

УДК 336.1

РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ПОВЫШЕНИЕ ЕЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ» В ОБЕСПЕЧЕНИИ МОДЕРНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

Лескин И.А.,

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва,
email: leskini.03@gmail.com

Аннотация. В статье рассматривается роль государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» в развитии автомобилестроения в России. Особое внимание уделяется подпрограмме «Развитие транспортного и специального машиностроения». В рамках исследования рассматривается положение отечественного автомобилестроения, методы его поддержки. Выявлены сильные и слабые стороны государственной программы, а также даны рекомендации по ее дальнейшему совершенствованию.

Ключевые слова: государственная программа, автомобилестроение, конкурентоспособность, субсидирование, санкции, импортозамещение, локализация производства.

THE ROLE OF THE STATE PROGRAM OF THE RUSSIAN FEDERATION "DEVELOPMENT OF INDUSTRY AND INCREASING ITS COMPETITIVENESS" IN ENSURING THE MODERNIZATION OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY

I.A. Leskin

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow,
email: leskini.03@gmail.com

Abstract. The article examines the role of the state program of the Russian Federation "Development of industry and increasing its competitiveness" in the development of the automotive industry in Russia. Special attention is paid to the subprogram "Development of transport and special engineering". The study examines the situation of the domestic automotive industry, methods of its support. The strengths and weaknesses of the state program are identified, as well as recommendations for its further improvement are given.

Keywords: state program, automotive industry, competitiveness, subsidies, sanctions, import substitution, localization of production.

Автомобилестроению в России всегда требовалась поддержка со стороны государства для возможности быть конкурентоспособными. Для создания отечественными автопроизводителями конкурентоспособного продукта должны приниматься различные меры государственной поддержки [1].

В данной работе исследуется Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» [2], так как она направлена на объединение усилий государства в сфере развития промышленного потенциала, создание системных долгосрочных стимулов для повышения конкурентоспособности российских промышленных компаний на внутреннем и мировом рынках.

Для анализа автором была выбрана подпрограмма «Развитие транспортного и специального машиностроения» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», так как автомобилестроение на сегодняшний день является достаточно проблемной зоной в экономике Российской Федерации, потому что конкурентоспособность отечественных автопроизводителей остается на невысоком уровне из-за низкого качества выпускаемых автомобилей.

Мы понимаем, что конкурентоспособность товарам даёт их цена. Оптимальная цена достижима либо снижением себестоимости товара, либо повышением его качества с пропорциональным изменением цены. Данная подпрограмма нацелена на решение данного вопроса. По итогам ее реализации предприятия должны стать конкурентоспособными на внутренней и мировой арене к 2030 году. Зависимость от импорта должна снизиться, тем самым повышается уровень импортозамещения, который в будущем сыграет важную экспортную роль. Максим Юрьевич Соколов, президент компании АВТОВАЗ, на мероприятии «Иннопром-2023», которое проводилось с 10 по 13 июля, заявил, что в 2023 году планируется экспортировать 10-15 тысяч автомобилей Lada, а в 2024 году — до 50 тысяч единиц [3]. Основными экспортными рынками на сегодняшний день являются Белоруссия и Казахстан. Однако по словам президента компании, АВТОВАЗ планирует новые направления для экспорта своих автомобилей. К ним относятся Африка и некоторые страны СНГ.

Становится понятно, что создание данной программы нацелено повысить конкурентоспособность отечественного производства и создать локализацию производства. В то же время не стоит забывать, что иностранные компании являются конкурентами для российских производителей. Конечно, их продукция, выпущенная на территории Российской Федерации, благоприятно влияет на занятость населения, спрос на ресурсы, доходы бюджета. Однако в таких условиях сложно развить промышленность и увеличить конкурентоспособность российских производителей.

Результаты исследования

Чтобы показать важность подпрограммы, оценим развитие российского автомобилестроения (рис. 1). В 2022 году на территории России произвели 610 146 автомобилей (это почти в 3 раза меньше, чем за год до этого — 1 570 410 автомобилей). Около 40% автомобилей были произведены на заводах иностранных компаний. В 2021 году эта доля составляла почти 70%. Несмотря на санкции, эти предприятия являются конкурентами для нашей промышленности [4]. Некоторые российские автопроизводители, например, «Автотор», «Фольксваген Групп Русс», выпускают автомобили иностранных брендов. При уходе одних автомобильных брендов из страны на их место через некоторое время приходят другие, чаще всего — китайские. Так, завод «Автотор» в Калининграде до конца 2023 года планирует довести количество производимых моделей авто под брендами BAIC, Kaiyi и SWM до 14 [5]. Для сравнения, Лада и УАЗ в совокупности производят 8 моделей автомобилей.

Если говорить про отечественные легковые автомобили, то потенциал имеет УАЗ (внедорожники с высокой проходимостью и самой низкой ценой в России [7]) и с недавнего времени АВТОВАЗ (легковые автомобили, которые являются лидерами продаж на территории Российской Федерации в связи с минимальной ценой на рынке [8]), а также Москвич (на данный момент только одна модель — кроссовер Москвич 3).

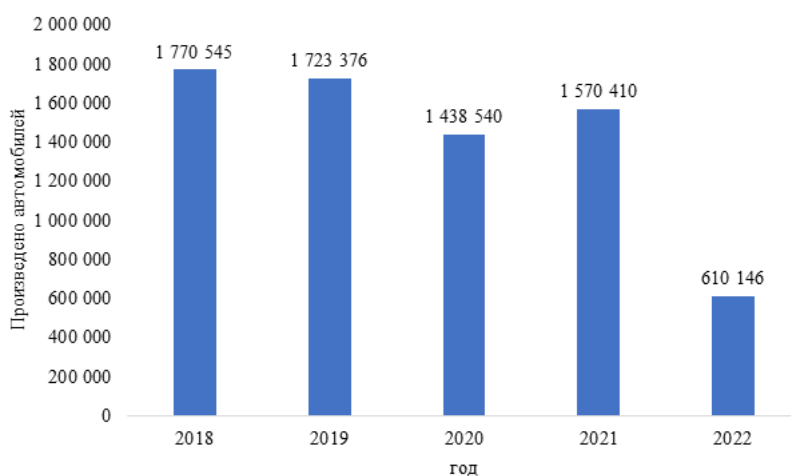


Рис. 1. Количество выпущенных автомобилей в России

Источник: составлено автором по данным auto.vercity [6]

Бесспорно, данные автомобили конкурентоспособны на внутреннем рынке из-за своей цены (табл. 1), однако конкурировать с другими марками автомобилей им достаточно сложно в связи с низким качеством выпускаемой продукции [9]. Например, в августе 2022 года портал «Лада.Онлайн» опубликовал новости, что под отзывную кампанию попали 43 тысячи автомобилей Lada Vesta по причине изменения режима работы лампы давления масла [10]. Для повышения возможности конкурировать им нужно привлечь тех инженеров и конструкторов, которые смогут вывести автомобилестроение в России на другой уровень. Чтобы решить эту проблему в автомобильной сфере следует привлечь именитых автомобильных конструкторов и инженеров (как в сфере техники, так и дизайна), как это сделали в компании KIA Motors [11]. В 2010-х годах они привлекли на должность главного дизайнера Питера Шрайера, который разработал относительно простой, но в то же время чёткий дизайн марки. С этого момента популярность корейских автомобилей в России возросла. Такие автомобили, как Kia Rio и Hyundai Solaris стали лидерами среди всех продаваемых иностранных авто. Стильный внешний вид и надежность привлекли много новых клиентов для данной компании. Автор статьи предлагает, чтобы государство предоставляло субсидии юридическим лицам на совершенствование уже существующих отечественных брендов. Деньги будут распределяться в том объеме, который потребуются на доработку уже имеющихся моделей или созданию новой платформы для автомобиля. Например, на разработку платформы Augus государственный научный центр потратил 12 миллиардов рублей, что по меркам современного автопрома является достаточно небольшой суммой [12]. Средняя же цена разработки в современном автопроме равняется 1 миллиарду долларов. Из этих данных отечественные бренды смогут определить, сколько денег им потребуется для развития. Со стороны бизнеса требуется ответственный подход и грамотный менеджмент, продвижение. Опыт представляется возможным позаимствовать у иностранных коллег/конкурентов. С финансовой точки зрения нужно большую сумму распределить в производство и разработку. Для населения представляется возможным формирование инновационных программ для покупки нового автомобиля. В первую очередь, спрос на автомо-

били может поднять программа льготного кредитования, так большая часть автомобилей в Российской Федерации продается в кредит. Процентная ставка по кредиту должна быть как минимум в 2 раза меньше средней ставки на рынке. На сегодняшний день в Государственную Думу внесен законопроект о возможности потратить материнский капитал на покупку нового автомобиля отечественного производства [13]. Сегодня существует только одна программа "Первый автомобиль", в которой человек при покупке своего первого автомобиля в кредит получает скидку на авто в размере 20% [14]. Данная программа преимущественно носит социальный характер. Это отличная возможность повысить продажи недорогих автомобилей. Также на спрос отечественных автомобилей влияет психологический фактор. Для многих потенциальных покупателей в России российские бренды, кроме Augus, являются непрестижными, по сравнению с иномарками. Такое мнение сложилось у людей еще в 90-х годах прошлого столетия. Однако на сегодняшний день основной модельный ряд российских автомобилей полностью модернизирован. Согласно словам Президента Российской Федерации, в ближайшем будущем чиновники должны будут ездить на отечественных автомобилях. По мнению автора, этот фактор положительно повлияет на общественное мнение относительно наших автомобилей. Исходя из этого, государственные заказы на такие автомобили существенно увеличат спрос и изменят мнение граждан к нашим автомобилям. Для чиновников должны быть разработаны новые модели авто, которые будут на класс выше представленных сегодня автомобилей. В этом случае сегмент продаваемых отечественных автомобилей может перейти из класса «эконом» в класс «комфорт» и выше.

Таблица 1

Сравнение цен на популярные автомобили, продаваемые в России в марте 2023 года, на основе данных официальных сайтов представленных брендов

Модель	Минимальная цена в марте 2023, руб.
Lada Granta	678 300
Lada Niva	821 900
Lada Vesta	1 121 900
Lada Largus	1 300 900
УАЗ «Патриот»	1 380 000
УАЗ «Хантер»	1 390 000
Kia Rio	1 434 900
HaVal Jolion	1 699 000
Geely Coolray	1 879 990
Hyundai Creta	1 859 000
Kia Seltos	1 959 900
Москвич 3	2 220 000
Hyundai Tucson	2 749 000
Kia Sportage	2 849 900
Hyundai Santa-Fe	3 969 000

Источник: официальные сайты автомобильных брендов Lada, Москвич, УАЗ, Kia, Volkswagen, HaVal, Geely, Hyundai [15]

На фоне санкций у отечественных автопроизводителей появилась новая проблема: зависимость от иностранных комплектующих [16]. В благоприятное время было выгодно закупать многое из-за рубежа, тем самым, не развивая свои внутренние технологии и производство. Введенные санкции против России нарушили цепочки поставок различных систем безопасности, устанавливаемых в отечественные авто. Это заставило наших автопроизводителей начать собственное производство таких систем, как ABS и ESP. По этим причинам в государственную программу включен пункт локализации производства, который направлен на импортозамещение и расширение производства автомобилей. Например, на московском заводе "Москвич" было возобновлено производство нового отечественного бренда "Москвич" [17]. Как известно, после ухода французского бренда Renault, на московском заводе остановилось производство. В кратчайшие сроки было возобновлено производство «новой» российской марки. Посмотрев на успешный опыт иранских коллег [18], было принято единственное верное решение на начальных этапах заниматься крупноузловой сборкой китайского автомобиля JAC JS4 с бензиновыми и электрическими двигателями [19]. За 6 месяцев наладили выпуск полноценного автомобиля, было сохранено более 2 тысяч рабочих мест. Конечно, нельзя назвать этот автомобиль полностью совершенным, так как изначально он не разрабатывался под российские условия эксплуатации. Однако руководство "Москвич" обещает в скором времени усовершенствовать автомобиль, а в будущем — создать авто, которое будет соответствовать всем ожиданиям потребителя.

Анализ практики программно-целевого управления расходами бюджетов бюджетной системы Российской Федерации

Для оценки эффективности поддержки автомобилестроения, проанализируем задачи структурного элемента подпрограммы «Развитие транспортного и специального машиностроения» [20]. Анализ показал, что к основным направлениям развития отечественного производства относятся удовлетворение спроса, конкурентоспособность продукции, увеличение доли на внутреннем и внешнем рынках, локализация производств с целью дальнейшего развития и применения высоких технологий, а также создание благоприятных условий для увеличения доли экспорта произведенной автомобильной и железнодорожной техники [21].

К главному индикатору достижения поставленных задач относится индекс производства автомобильной продукции. Однако стоит заметить, что индикатор отображает производство авто как отечественных брендов, так и иностранных. Он не показывает, как эффективно конкурируют наши бренды с зарубежными, насколько эффективно стало производство. Получается, производство нельзя приравнять к реализации продукции. Однако в целом идея с индексом понятна, потому что увеличение производства и конкурентоспособности выступает стимулом роста продаж. Если посмотреть с другой стороны, увеличение объема продаж не означает, что было улучшено качество продукции. Это может быть связано с хорошим маркетингом, экономической ситуацией. Таким образом, индикатор производства автомобилей должен отображать только отечественные бренды. Эта коррекция даст более полное понимание про состояние рынка производства наших авто в России.

Для достижения поставленных целей разработаны основные меры, которые могут повысить конкурентоспособность отечественных производителей. Согласно Постановлению Правительства России от 31 марта 2021 г. № 505-20 [22] разработаны 7 основных мер достижения цели.

Меры предполагают субсидирование компаний, которые производят иностранные марки автомобилей. Получается, государство привлекает иностранный капитал в страну, строятся автомобильные заводы, получающие многомиллиардные субсидии, а отечественная автомобильная промышленность стоит на месте и не развивается. Помимо отсутствия высоких технологий им становится еще сложнее конкурировать с иностранными брендами, которые локализовали производство на территории Российской Федерации. Одна из мер в сегодняшних реалиях становится неактуальной, так как она была создана для поддержки завода Mazda-Sollers во Владивостоке. В настоящее время завод не выпускает автомобили в связи с уходом из России.

Первая мера нужна производителям для того, чтобы они смогли поддерживать средний уровень заработной платы, занятости на своем производстве.

Если говорить про субсидию, которая связана с выпуском автомобилей с высокими экологическим стандартами, то безусловно она мотивирует отечественных производителей выпускать авто с высоким Евро стандартом, так как, например, в Европе намного серьезнее относятся к данной проблеме. В 1988 году был введен экологический стандарт Евро-0, который к сегодняшнему дню дошел до Евро-6. Однако в настоящее время выпуск отечественных автомобилей с высоким экологическим стандартом стал затруднителен в связи с дефицитом комплектующих и проблем с доставкой. Из-за санкций стал ограничен ввоз на территорию Российской Федерации большинства иностранных компонентов.

Говоря про компенсацию затрат на энергоресурсы, понятно, что себестоимость производства снижается, что благоприятно воздействует на экономический климат, так как производитель видит, что государство заинтересовано в его развитии.

Если посмотреть на остальные меры, становится понятно, что в целом они стимулируют производство и продажи новых автомобилей, однако на конкурентоспособность это сильно не влияет (например, не стимулируется модернизация производства).

Проанализируем объёмы расходов федерального бюджета на данные субсидии за 2016-2020 гг., так как более актуальных данных не представлено.

Основная доля средств распределяется между отечественными производителями: ООО «Автомобильный завод «ГАЗ» – 10,94% (55,74 млрд рублей), ПАО «АВТОВАЗ» – 9,46% (48,2 млрд рублей), ПАО «КАМАЗ» – 4,82% (24,54 млрд рублей), ООО «ПАВЛОВСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД» – 4,8% (24,47 млрд рублей), ООО «Ульяновский автомобильный завод» – 4,18% (21,28 млрд рублей). Однако огромные суммы пошли на поддержку сильных иностранных автопроизводителей (не менее 67 млрд рублей) и данные денежные средства помогли им только укрепить свои позиции на нашем рынке. Получается, что деньги для российских компаний, которые могли бы пойти на улучшение производственных процессов, НИОКР, создание инновационного продукта, расходуются нерационально. Из этого следует, что государству следует пересмотреть метод распределения бюджетных средств на данную государственную программу и помогать в большинстве случаев только российским брендам. Если говорить про 2023 год, то на фоне санкций иностранными брендами, производящими автомобили, являются китайские марки Haval (завод располагается в Тульской области), а также упомянутые выше BAIC, Kaiyi и SWM (завод располагается в Калининградской области). Только эти бренды попадают под поддержку, предусмотренную рассматриваемой государственной программой Российской Федерации.

Выводы

Таким образом, автомобильная промышленность в Российской Федерации требует совершенствования. В современных реалиях государственная программа должна сильнее способствовать развитию автомобилестроения.

Для решения данной задачи, по мнению автора, нужно в приоритете поддерживать отечественных производителей с помощью развития наукоемкого производства для автомобилей методом привлечения высококвалифицированных конструкторов и инженеров из-за рубежа, которые работают в иностранных автомобильных компаниях [23]. Это особенно важно в связи с тем, что с каждым годом автомобиль всё больше становится своеобразным гаджетом для потребителя. Покупатели автомобилей, особенно молодежь, предпочитают делать выбор в пользу таких авто, которые являются продолжением их повседневной жизни. Некоторые мировые автоконцерны начинают устанавливать мультимедийные системы в авто с чипами, как на телефонах. В связи с этим система управления автомобилем переходит на сенсорные панели управления. С развитием технологий данные системы становятся доступны многим потребителям. Следует отметить, что молодым людям «важно идти в ногу со временем», что должно быть учтено при развитии автомобильной промышленности. Это поможет построить сильную промышленность, которая будет способна вывести наши бренды на мировую арену (например, выход на азиатские рынки).

Благодарности

Автор благодарит научного руководителя (Балынина Игоря Викторовича, кандидата экономических наук, доцента, доцента Департамента общественных финансов Финансового факультета Финансового университета при Правительстве Российской Федерации) за оказанную помощь при подготовке статьи.

Литература

1. Балынин И.В. Финансовая поддержка отечественных производителей в контексте достижения национальных целей развития Российской Федерации: ключевые проблемы и предложения по их решению // Вопросы инновационной экономики. 2022. Т. 12, № 1. С. 317-340.
2. Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности. Паспорт госпрограммы // Портал госпрограмм Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://programs.gov.ru/Portal/programs/passport/16> (дата обращения: 23.09.2023).
3. АВТОВАЗ намерен выйти на новые экспортные рынки // Автостат. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru/news/55119/> (дата обращения: 13.09.2023).
4. Кондратьев А.В., Лазарев Б.А., Абдулрагимов И.А. Экономические санкции, как причины дестабилизации автомобильного рынка в России // Отходы и ресурсы. 2023. Т. 10. № 1. С. 1-9.
5. «Автотор» осенью начнет выпуск новых моделей BAIC и Kaiyi // Тасс. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18552381> (дата обращения: 22.09.2023).
6. Производство новых авто в России за 2022 год // Auto.vercity. [Электронный ресурс]. URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/2022/russia/?ysclid=lfhb804lzt532671775> (дата обращения: 23.09.2023).
7. Официальный сайт УАЗ. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.uaz.ru/> (дата обращения: 23.09.2023).

8. Официальный сайт LADA. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.lada.ru/> (дата обращения: 23.09.2023).
9. Сарасеко Е.С. Качество в автомобильной промышленности // Наука и общество. 2014. № 2 (17). С. 148-152.
10. Портал ЛАДА.онлайн. [Электронный ресурс]. URL: <https://лада.онлайн/> (дата обращения: 23.09.2023).
11. Roscam E.A. Brand Driven Innovation: Strategies for Development and Design. SA, AVA Publishing, 2018. 192 p.
12. «Большая часть компонентов в Aurus – российская» // Ведомости. [Электронный ресурс]. URL: <https://vedomosti.ru.turbopages.org/vedomosti.ru/s/lifestyle/characters/2018/08/30/779487-inzhener-aurus> (дата обращения: 23.09.2023).
13. Законопроект № 293334-8 О внесении изменений в Федеральный закон «О дополнительных мерах государственной поддержки семей, имеющих детей» // Система обеспечения законодательной деятельности. [Электронный ресурс]. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/293334-8> (дата обращения: 23.09.2023).
14. Программу льготного автокредитования продлили на 2023 год // Социальный фонд России. [Электронный ресурс]. URL: https://sfr.gov.ru/press_center/z_news/~2022/11/22/241045 (дата обращения: 23.09.2023).
15. Легковые автомобили // Авто.ру URL: <https://auto.ru/> (дата обращения: 23.09.2023).
16. Плотников Г.А., Скворода Д.В., Васильева В.С. Функционирование автомобильной промышленности РФ под давлением санкций и их влияние на качество производимой продукции // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2022. № 2 (69). С. 140-145.
17. Автозавод «Москвич» возобновил работу // РИА Новости. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20221123/moskvich-1833586917.html> (дата обращения: 23.09.2023).
18. Рипинская П.А. Иран. Экономика под санкциями. Экономические миры, «Издательство АСТ», 2022. 240 с.
19. Носков В.А., Дубков В.А. Импортзамещение в условиях финансовых санкций на примере иранской модели развития автомобильной отрасли // Инновационное развитие экономики. 2023. № 2 (74). С. 135-142.
20. Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности. Паспорт госпрограммы // Портал госпрограмм РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://programs.gov.ru/Portal/programs/passport/16> (дата обращения: 23.09.2023).
21. Балынин И.В. Развитие государственной финансовой поддержки отечественных производителей товаров, работ и услуг // Финансы. 2022. № 7. С. 13-21.
22. Постановление Правительства Российской Федерации от 31.03.2021 г. № 505-20 // Правительство Российской Федерации. Документы. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/all/133826/> (дата обращения: 23.09.2023).
23. Иноземцева А.И., Шевель П.П. Перспективы развития автомобилестроения в России в условиях санкций // ГосРег: государственное регулирование общественных отношений. 2022. № 4 (42). С. 470-480.