

ванности и, в-третьих, наличие соответствующего (взаимовязанного) инновационного и природоохранного законодательства.

Для обеспечения научно-обоснованного природоохранного законодательства необходимо создание научных и правовых основ, определяющих в части регулирования экологических отношений научно обоснованное соотношение экологического законодательства и иных отраслей законодательства. Кроме того, очень важно повышать эффективность исполнения экологического законодательства на основе создания механизма соблюдения законов, создания единой сети государственного мониторинга окружающей среды, совершенствования института экологического контроля и экспертизы.

Изложенные аспекты формирования институциональных основ устойчивого эколого-экономического регионального развития в условиях перехода к инновационной экономике, на наш взгляд, могут быть

современной научно-методической базой институциональных преобразований в экологическом управлении регионов.

Литература

1. *Ивановский С. И.* Ответственное природопользование в системе федеративных отношений // Роль субъектов федерации в формировании инновационной модели развития экономики России. М., 2009. С. 161–181.
2. *Экономика природопользования* / Под ред. К. В. Папенова. М.: Изд-во Моск. ун-та, 2006. 928 с.
3. *Тагаева Т. О.* Совершенствование механизма платежей с использованием результатов прогноза эколого-экономического развития РФ // Проблемы прогнозирования. 2011. № 3. С. 143–153.
4. *Гусев А. А.* Современные экономические проблемы природопользования. М.: Междунар. отношения, 2004. 201 с.
5. *Золотухина А. В.* Региональная инновационная система как механизм «устойчивой экономики» // Инновации. 2009. № 12 (134). С. 89–94.

Требования локализации производства как способ привлечения прямых иностранных инвестиций в российское автомобилестроение

Is the Mandate for Local Production Attracting Direct Foreign Investment for Russia's Automotive industry

УДК 339.727.22



Ковалев Павел Александрович

аспирант Санкт-Петербургского университета экономики и финансов
191023, Санкт-Петербург, ул. Садовая, д. 21

Kovalev Pavel Aleksandrovich

Sadovaya Str. 21, St. Petersburg, 191023,
Russian Federation



Медведь Анна Алексеевна

доцент Санкт-Петербургского университета управления и экономики,
кандидат экономических наук
190103, Санкт-Петербург,
Лермонтовский пр., д. 44, лит. А

Medved' Anna Alekseevna

Lermontovskiy Ave 44/A, St. Petersburg,
190103, Russian Federation

Статья посвящена вопросам привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику страны на примере отрасли автомобилестроения. Определяются проблемы, стоящие перед данной отраслью, и пути их разрешения. Обосновывается необходимость привлечения в отрасль стратегических иностранных инвестиций. Рассматривается вопрос эффективности требований локализации сборки иностранных компаний России как метода привлечения в отрасль прямых иностранных инвестиций. Представляются данные по достигнутому уровню международного сотрудничества в этой сфере. Статья содержит анализ эффектов применения тарифа для стимулирования иностранных автопроизводителей к организации промышленной сборки внутри страны. При этом учитывается общее благосостояние экономики, прежде всего интересы потребителей продукции отечествен-

ного автопрома. Также рассматриваются дополнительные способы привлечения прямых иностранных инвестиций.

The article discusses various ways Russia's economy could attract direct foreign investment, with a particular focus on the automotive industry. It enumerates the challenges facing that industry, and suggests ways to resolve them. The paper notes the importance of bringing foreign investment into a strategic sector (such as autos), but states that the current mandate for local assembly may actually be leading foreign companies not to invest in Russia. It reaches this conclusion by conducting an analysis into international cooperation in this field. The document also reviews the effects of a tariff that is intended to encourage foreign automakers to build their industrial organizations in Russia. In conclusion, this assessment devotes its primary focus to covering

Объем накопленных иностранных инвестиций в экономике России по основным странам-инвесторам, млн долл.

	Накоплено на конец сентября 2011 г.		В том числе			Справочно поступило в январе–сентябре 2011 г.
	всего	в % к итогу	прямые	портфельные	прочие	
Всего инвестиций	323 178	100,0	126 415	8406	188 357	133 784
из них по основным странам-инвесторам, в том числе:	271 670	84,0	99 038	7323	165 309	49 733
Кипр	69 057	21,4	47 290	1508	20 259	12 972
Нидерланды	46 295	14,3	23 328	29	22 938	13 218
Люксембург	35 051	10,8	643	159	34 249	1951
Германия	29 779	9,2	11 386	10	18 383	8169
Китай	27 346	8,5	1238	12	26 096	1388
Великобритания	22 151	6,9	3614	4525	14 012	6336
Ирландия	12 745	3,9	557	1	12 187	1847
Виргинские о-ва (Брит.)	10 765	3,3	7296	1062	2407	605
Япония	9807	3,0	945	3	8859	876
Франция	8674	2,7	2741	14	5919	2371

Источник: Росстат РФ.

Russia's automobile industry, but it also deals with the broader national economy.

Ключевые слова: автомобилестроение, локализация производства, благосостояние потребителей, прямые иностранные инвестиции

Keywords: manufacturing automobiles, localization of production, consumer welfare, direct foreign investment

Восстановление международного инвестиционного процесса привлекает внимание к проблеме государственной политики в сфере миграции капитала и новых форм стимулирования и контроля над международными инвестициями. Мировой экономический кризис острее всего проявился в инвестиционной сфере, заставив инвесторов требовать обеспечения гарантий сохранности вкладываемых средств. Фондовые рынки стран, считавшихся эталоном надежности капиталовложений, показали свою спекулятивную природу, что вызвало стагнацию мирового инвестиционного процесса. Между тем инвестиционный процесс является базовым в мировой рыночной экономике, и его потоки будут направлены в страны, предоставляющие наилучшие условия для вложения средств. Тем самым у России появляется возможность стать одним из центров притяжения мирового капитала.

Статистически объем инвестиционных вложений в РФ возрастает. По данным Росстата, в экономику России в 2010 г. было привлечено 114,746 млрд долл. иностранных инвестиций, что на 40% больше, чем в 2009 г. Крупнейшими иностранными инвесторами России являются компании таких стран, как Кипр, Нидерланды и Люксембург, Китай, Германия, Великобритания, Ирландия, Франция, Япония, Виргинские о-ва и др. (табл. 1). Происходит накопление инвестиционных средств, которые направляются как реальные и финансовые инвестиции в виде ценных бумаг.

К сожалению, увеличение объемов инвестирования происходит в основном за счет портфельных инвестиций, в то время как объем прямых инвестиций сокращается. Между тем, для модернизации отечественного производства предпочтительны прямые инвестиции, которые, как правило, предполагают трансфер технологий и организационной структуры управления. Для реального сектора российской экономики, характеризующегося накопленной технологической отсталостью и во многих случаях архаичной системой менеджмента, такие инвестиции могли бы

стать мощным локомотивом модернизации. В этой динамике следует отметить и значительную роль «возвращенного» капитала, в то время как более полезным является сотрудничество с иностранными фирмами, принадлежащими к высокотехнологичным отраслям. В этом плане показательным является пример российского автомобилестроения.

Автомобилестроение является одной из ключевых отраслей любой промышленно развитой страны, так как ее предприятия получают высокие доходы и создают значительную добавленную стоимость. Однако в России накопленная технологическая отсталость данной отрасли так и не была преодолена. В ней существует огромное количество проблем как в сфере производства, технологий, качества продукции, так и в сфере реализации, ценовой политике и конкуренции. Они затрагивают производство не только легковых автомобилей, но и грузовиков и автобусов, а также выпуск запасных частей и комплектующих.

Каждая из этих проблем или групп проблем имеет свою значимость и заслуживает отдельного рассмотрения. В то же время ключевые проблемы и ограничения развития автомобильной промышленности связаны с качеством и конкурентоспособностью ее продукции. Существующие производственные мощности не обеспечивают растущие потребности внутреннего рынка, но в то же время они по-прежнему недозагружены. Во многом это объясняется сформировавшейся на авторынке ситуацией, вызванной низкой конкурентоспособностью продукции, выпускаемой российскими предприятиями. Россия отстает от стран с развитой автомобильной промышленностью по производительности труда, объему инвестиций и по структуре торговли. Усиливается несоответствие состояния большинства предприятий, в особенности производителей легковых автомобилей, требованиям современного мирового автомобильного рынка. Последние были установлены в последние десятилетия под влиянием процессов глобализации, формирования информационно-инновационного типа хозяйствования, интеграционного сотрудничества на базе глубокой специализации, в том числе в рамках транснациональных корпораций. Современный этап развития сферы производства предъявляет к промышленным предприятиям как корпоративным объединениям новые требования с точки зрения гибкости, изменчивости и соответствия рынку.

К инвестиционным процессам в российской автомобильной промышленности, которые оказывают положительный эффект на состояние отрасли, относятся:

- создание в России автосборочных производств крупных зарубежных автопроизводителей,
- повышение конкурентоспособности отечественной продукции в результате применения качественных импортных компонентов,
- создание стратегических альянсов отечественных автопроизводителей с лидерами мирового автопрома.

Одним из методов привлечения прямых иностранных инвестиций (ПИИ), который активно применяется в российском автопроме, является государственная политика, направленная на увеличение степени локализации производства иностранных компаний.

Последовавший за установлением жестких тарифных барьеров новый этап развития отечественного автопрома связан с производством иномарок на российских заводах и участием иностранных компаний в капитале российских автопроизводителей. В 2000-е гг. в России были созданы десятки автомобильных производств, выпускающих транспортные средства под брендами известных производителей («BMW», «Toyota», «Volkswagen», «Skoda», «Renault», «Ford», «Chevrolet», альянс «Peugeot-Citroen-Mitsubishi», «Kia», «Nissan», «Opel», «Volvo Truck» и пр.).

Массовое открытие сборочных предприятий иностранных компаний означает, что в будущем, несмотря на текущий кризис сбыта, их доля в национальном российском производстве еще больше возрастет. Согласно оценкам специалистов, после 2010 г. в России будет производиться свыше 1 млн автомобилей под зарубежными брендами в год [1, с. 3].

Активно развивается и сотрудничество с иностранными компаниями в области акционерного капитала и инвестиций. В конце 2009 г. компании «Renault-Nissan» и «АвтоВАЗ» подписали соглашение по основным условиям реструктуризации российского автогиганта. Компания «Renault-Nissan» планирует использовать производственные мощности «АвтоВАЗа» для удовлетворения потребности российского рынка. Протокол о сотрудничестве по рекапитализации «АвтоВАЗа» предусматривает финансовую помощь правительства РФ в обмен на предоставление компанией «Renault» своих технологий. В ноябре 2011 г. стало известно, что альянс «Renault-Nissan» планирует в 2012 г. закрыть сделку по увеличению своей доли в «АвтоВАЗе» до контрольной («Renault» получит 35% акций «АвтоВАЗа», а «Nissan» — 15%). Часть доли будет оплачиваться деньгами, часть — оборудованием. К 2020 г. на производственных площадях «АвтоВАЗа» планируется производить до 1,2 млн легковых автомобилей под брендами «Лада», «Renault» и «Nissan» [Там же, с. 4].

Немецкий автоконцерн «Daimler AG» приобрел 10% акций российского производителя грузовиков «КАМАЗ». Соответствующее соглашение о стратегическом партнерстве в 2009 г. подписали «Daimler», ГК «Ростехнологии», «Тройка Диалог» и «КАМАЗ». «КАМАЗ» и «Daimler» намерены сотрудничать в сфере совместных проектов и обмена технологиями. В марте 2010 г. концерн «Daimler» завершил сделку по увеличению доли в «КАМАЗ» еще на 1%. В августе 2009 г. было объявлено о создании консорциума «АвтоВАЗа» и «КАМАЗа».

В начале 2010 г. российский «Соллерс» и итальянский «Fiat» подписали меморандум о создании в России глобального альянса по производству пассажирских автомобилей и внедорожников. Общие инвестиции в

проект планировались в размере 2,4 млрд евро. Российское правительство согласилось оказать финансовую поддержку при достижении степени локализации производства уровня 50%. В соответствии с планами, к 2016 г. совместное предприятие планирует создать крупнейший в России после «АвтоВАЗа» автозавод и выпускать до 500 тыс. автомобилей в год. При этом до 10% автомобилей должно экспортироваться. За 4 года «Соллерс» уже инвестировал в развитие производства «Fiat» в России более 600 млн долл. [2, с. 430–477].

В начале 2010 г. «АвтоВАЗ» и «Соллерс» подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве по развитию конкурентоспособной компонентной базы поставщиков. Все эти процессы и события во многом стали отражением обновленной торгово-промышленной политики правительства РФ.

За недолгий период времени отечественная автомобильная отрасль радикально изменилась. Если до 2005 г. она почти полностью ориентировалась на производство отечественных марок, то на начало 2009 г. доля иномарок превысила 40% [3, с. 5]. Рубежным для отрасли оказался 2005 г., когда стало понятно, что государственная поддержка российских производителей ведет лишь к повышению цен без ощутимого улучшения качества выпускаемого продукта. Новые возможности для организации в России сборочных производств иностранных автоконцернов, появившиеся весной 2005 г. с принятием законодательных новаций, и стремительный рост российского рынка привели сначала к репрофилированию действовавших производственных мощностей на сборку иномарок, а затем к расширению мощностей и строительству новых автозаводов.

Режим промышленной сборки изначально был задуман правительством РФ как комплексное решение, направленное на создание новых или модернизацию существовавших мощностей, и как альтернатива ввозу готовых иномарок.

Понятие «промышленная сборка», предусматривающее особый таможенный режим ввоза компонентов для сборки автомобилей, возникло после подписания инвестиционного соглашения между Министерством экономического развития и торговли РФ и сборочным предприятием. В нем указывались перечень, количество и стоимость ввозимых автокомпонентов, а также план-график выхода на проектную мощность с разбивкой плана выпуска автомобилей по годам. Чтобы заключить такое соглашение, предприятие должно было представить в министерство бизнес-план, перечень ввозимых автокомпонентов и проект соглашения с графиком реализации мероприятий, данные об объеме инвестиций, обязательствах российской стороны по локализации производства (использовании российских комплектующих, сырья и материалов) и целевому использованию ввозимых автокомпонентов.

При выработке стратегии развития российского автопрома правительство РФ в марте 2010 г. рассмотрело вопрос о принципах сотрудничества с иностранными компаниями. Один из них заключается в расширении локализации производства в России. В июне 2011 г. соответствующее соглашение было подписано с компаниями «Sollers-Ford», «Volkswagen», «General Motors» и консорциум компаний «АвтоВАЗ», «Renault-Nissan», «ИжАвто», «КАМАЗ» и ОАГ.

В процессе осуществления стратегии повышения степени локализации возникает ряд проблем. Хотя ведущие иностранные автопроизводители формально выполняют требования по уровню локализации, малый

размер их производственных мощностей препятствует созданию экономически оправданных современных производств автокомпонентов. Соглашения, подписанные с иностранными производителями по организации промышленной сборки компонентов, пока не получили должного развития. Автокомпонентная отрасль слишком раздроблена и состоит преимущественно из заводов, выведенных из комплексных производств. Они, как правило, оснащены устаревшим технологическим оборудованием и не владеют правами на интеллектуальную собственность [4, с. 8].

От того, удастся ли наладить в России современное производство автокомпонентов с участием их зарубежных производителей, зависит, когда мы перейдем на новый уровень инновационного развития, а также повышение эффективности и обеспечение устойчивого роста автомобильной отрасли.

Среди дополнительных мер по привлечению ПИИ стоит отметить давно известные и не вызывающие сомнений мероприятия — улучшение инвестиционного климата, инфраструктуры и кадрового потенциала отрасли. Приток наукоемких и высокотехнологичных ПИИ в автомобилестроение сдерживается недостатками российского инвестиционного законодательства, законодательства в области защиты права на интеллектуальную собственность и общим инвестиционным климатом в стране. Для практической реализации имеющихся предпосылок необходимо предпринять ряд мер на федеральном и региональном уровнях:

- обеспечить активный системно-инновационный характер развития экономики России;

- вести работу по улучшению инвестиционного климата в России, в частности усилить соблюдение законодательства в отношении объектов интеллектуальной собственности;
- повышать информированность иностранных инвесторов относительно возможностей и преимуществ проведения совместных НИОКР в России;
- способствовать созданию и развитию научно-исследовательских центров в области автомобилестроения и в смежных областях, активно содействовать отечественным научно-исследовательским центрам и институтам в привлечении наукоемких прямых иностранных инвестиций как в области автомобилестроения, так и в смежных областях.

Осуществление этих мер едва ли принесет быстрые результаты (как в случае установления льготных режимов промышленной сборки), но эффект от них будет ощущаться и после снижения уровня пошлин, что особенно актуально после вступления России в ВТО.

Литература

1. Стенли Р. Обзор рынка новых легковых автомобилей в России и прогнозы его развития. 19 января 2012 года: [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.pwc.ru/automotive>.
2. Березинская О. Б. Реформирование автомобильной промышленности // История новой России. СПб.: Норма, 2011. Т. 3. С. 430–478.
3. Вдовенкова В. Уходит в прошлое эпоха. 4 марта 2010: [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.vz.ru>.
4. Кудеров М. 100 тысяч заложников АвтоВАЗа // Частный корреспондент. 2009. 8 мая.

Санкт-Петербургский университет управления и экономики

Санкт-Петербургский университет управления и экономики приглашает в аспирантуру по специальностям:

- 05.13.10 — Управление в социальных и экономических системах
- 08.00.01 — Экономическая теория
- 08.00.05 — Экономика и управление народным хозяйством
- 12.00.14 — Административное право, финансовое право, информационное право
- 19.00.05 — Социальная психология
- 22.00.04 — Социальная структура, социальные институты и процессы
- 22.00.08 — Социология управления

Формы и сроки обучения		
ОЧНАЯ АСПИРАНТУРА	ЗАОЧНАЯ АСПИРАНТУРА	СОИСКАТЕЛЬСТВО
3 года обучения	4 года обучения	до 5 лет обучения

К вступительным экзаменам допускаются лица, прошедшие собеседование с предполагаемым научным руководителем. Прием на очную форму обучения: май–июнь, сентябрь–октябрь. Прием на заочную форму обучения и прикрепление соискателей проводится круглогодично.

Прикрепление соискателя для сдачи кандидатских экзаменов и подготовки диссертации проводится без вступительных экзаменов. Аспирантам, обучающимся по очной форме обучения, предоставляется отсрочка от службы в Вооруженных Силах России. Обучение платное.

Для поступления необходимы следующие документы

1. Копия диплома о высшем образовании (подлинник диплома предоставляется лично).
2. Копия выписки из зачетной ведомости (приложение к диплому).
3. Заверенная по месту работы копия трудовой книжки.
4. Паспорт.
5. Четыре фотографии 3 × 4.
6. Список научных трудов.

Наш адрес:

190103, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44, лит. А, ауд. 220.
Телефон: (812) 714-16-35, Колпакиди Наталья Николаевна