

## Причины и особенности проявления современного экономического кризиса (на примере российского автопрома)

© 2014 Султыгова Айнаа Ахмедовна  
кандидат экономических наук, доцент  
Московский автомобильно-дорожный государственный  
технический университет (МАДИ)  
125319, г. Москва, Ленинградский пр., д. 64  
E-mail: dzh9473@yandex.ru

Анализируются причины, особенности и пути преодоления экономического кризиса в России и в отдельно взятой ее отрасли экономики, в частности в автомобильной промышленности. Делается вывод, что в современных условиях, прежде чем модернизовать экономику и для того, чтобы ее модернизировать, включая автопром, необходимо пересмотреть действующую экономическую модель. Государство должно создавать с помощью иностранного опыта и капитала наилучшие условия для российского автомобилестроения с тем, чтобы его продукцию покупали не только в нашей стране, но и за рубежом.

*Ключевые слова:* Россия, отрасли экономики, мировой финансовый кризис, модернизация экономики, конкурентоспособность.

Аналитики, выясняя причины и особенности проявления современного экономического кризиса в разных странах, сошлись во мнении, что эксперимент по созданию свободного рыночного капитализма потерпел неудачу и обнажил все противоречия капитализма<sup>1</sup>. Речь идет не об очередном кризисе капитализма, а о глобальном комплексном кризисе, охватившем самые разные сферы жизни - от экономики до экологии. После ликвидации СССР был сделан неверный вывод о победе западной модели капитализма во всемирном масштабе. Отсюда массовое отступление от государственного вмешательства в экономику, забвение кейнсианства, торжество потребительства в ущерб всестороннему развитию человека, игнорирование новейших тенденций НТП, ориентация Запада на однополярный мир. Словом, произошла чрезмерная либерализация экономики в странах, определяющих вектор глобального развития. Это привело к образованию гигантской, неуправляемой финансовой надстройки над реальным производством, что многократно усилило потенциал стихийности экономических процессов. Логическим следствием данной ситуации и стал современный кризис.

Такой подход объясняет многое, но не все. Экономисты обращают также внимание на непосредственную причину кризиса. Речь идет о крушении в США межбанковского кредитного рынка из-за краха пирамиды производных финансовых инструментов, в основании которой лежали кирпичики дешевых ипотечных креди-

тов. Эти кирпичики “рассыпались в пыль, как только процентные ставки в США пошли вверх, а цены жилья - вниз”<sup>2</sup>.

Именно проблемы на рынке ипотечного кредитования США стали “спусковым крючком” глобального кризиса. Имеются в виду проблемы нестандартных ипотечных кредитов, которые выдавались американскими банками недостаточно надежным клиентам. Такие клиенты, числом более 5 млн чел., состоящие из заемщиков, отвечающих перед кредиторами не всем своим имуществом, как, например, в Еврозоне, а только первоначальным взносом, получили в США к концу 2008 г. 2,5 трлн долл.<sup>3</sup> При попустительстве американских властей была выстроена система крайне запутанных финансовых инструментов, так называемых деривативов. Образовалась цепочка взаимосвязанных кредитов, и разрыв в любом ее звене грозил массовым невозвратом кредитов по всей схеме, т.е. кризисом. Это и произошло в США в 2008 г. Потом через международный рынок межбанковских кредитов кризис распространился на другие страны, в том числе Россию, что дало основание российскому правительству утверждать, что кризис у нас не доморощенный, а привнесенный из-за океана<sup>4</sup>. Впрочем, американцы в долгу не остаются. По мнению бывшего председателя ФРС США А. Гринспена, которого многие теперь считают отцом-организатором кризиса, во всем виноваты страны БРИК, и прежде всего Китай и Россия, наводнившие американский рынок “лишними”

дешевыми деньгами<sup>5</sup>. Что характерно, экс-министр финансов России, в принципе, был согласен с такой постановкой вопроса. В частности, среди причин американского кризиса А. Кудрин выделил “инвестирование в американские ценные бумаги странами, накапливающими валютные резервы (Китай) и нефтяные фонды (страны Персидского залива)”<sup>6</sup>.

Американский кризис придал ускорение российскому кризису, но истинные причины последнего находятся в России и имеют комплексный характер. Эксперты выделяют в основном две взаимосвязанные причины кризиса в России. Первая - чрезмерная зависимость страны от экспорта углеводородов и колебания мировых цен на них. Вторая - провал либеральной модели экономики, созданной в стране после ликвидации СССР. Все остальные причины являются, так или иначе, порождением этих двух главных.

Сырьевая зависимость России зарождалась еще в советские времена, но доминирующим фактором роста стала в постсоветский период и тесно связана с либеральными реформами в стране. По данным РАН, в России из ежегодного прироста ВВП в размере 7 % примерно 4 % приходилось на рост экспортных цен на сырье и только 3 % экономического роста обеспечивалось за счет иных факторов<sup>7</sup>. В 2000-2008 гг. от экспорта нефти и газа в Россию поступило 1,3 трлн долл. Из них 560 млрд долл. (43 %) государство направило в золотовалютные резервы страны, а 740 млрд долл. (57 %) осталось в распоряжении нефтяных и газовых компаний<sup>8</sup>. В те же годы российский негосударственный сектор экономики позаимствовал на мировом финансовом рынке 500 млрд долл.<sup>9</sup> Эти деньги придется вернуть, а с процентами и того больше - 620 млрд долл.<sup>10</sup> Ситуация, когда российские золотовалютные резервы инвестируются в иностранные ценные бумаги под 3-4 % годовых, а затем те же самые деньги заимствуются на Западе российскими предприятиями, но уже под 8-9 % годовых, является, по мнению экспертов, самым убедительным доказательством порочности созданной в России экономической модели. Дело в том, что под 8-9 % годовых взять кредит в российских банках невозможно было и до кризиса, а теперь тем более. Всему причина - высокая инфляция (10-12 %), которая не позволяет удешевить кредит и сделать его долгосрочным<sup>11</sup>. Российские банки предоставляют дорогие кредиты на короткие сроки. Такие кредиты не годятся для инвестирования в основной капитал с длительным сроком окупаемости. Они пригодны для обеспечения оборотного капитала и спекулятивных операций.

Еще одним следствием сырьевой зависимости страны стало существенное укрепление ва-

лютного курса рубля даже после его девальвации в 1998-1999 гг. и в 2009 г. Это вкупе с дорогими кредитами ведет к относительному удорожанию продукции отечественных товаропроизводителей по сравнению с продукцией иностранных конкурентов<sup>12</sup>. В России внутренние цены значительно выше внешних. Ситуация описывается простой формулой: “выгодно продавать, невыгодно производить”<sup>13</sup>. Отсюда слабая конкурентоспособность страны и засилье импорта. В России практически весь промышленный товарный ряд имеет иностранное происхождение.

Для восстановления объема ВВП до уровня 1989 г. понадобилось 20 лет, но при этом объем промышленного производства составил менее 73 %, а инвестиции в основной капитал около 64% от исходного уровня<sup>14</sup>. Многие экономисты называют такую ситуацию ростом без развития, антиразвитием, деиндустриализацией, деградацией и т.д.<sup>15</sup> Так думали не только “левые” экономисты, но и “правые” - представители умеренного либерализма, директор института экономики РАН Р. Гринберг. По его мнению, за последние годы в стране не удалось переломить “тенденции примитивизации экономики”, т.е. “сведения экономики к сырьевому сектору”. И “это главное порождение постсоветской системной трансформации”<sup>16</sup>.

Действительно, сырьевой перекося экономики, неудачная экономическая модель являются в России взаимодополняющими постсоветскими реалиями, тормозящими научно-технический прогресс. Однако сами по себе они не могут считаться исключительной причиной кризиса. Ведь кризис охватил все действующие типы экономических моделей в мире, в том числе и те, что позиционируются как наиболее передовые. Речь поэтому может идти о кризисе как имманентном признаке капиталистической системы вообще. Кризис при капитализме в принципе неизбежен. Другое дело степень воздействия кризиса на экономику той или иной страны. В этом плане России не “повезло”, так как кризис задел ее сильнее, чем другие индустриальные страны. Инфляция в России составила в 2012 г. 8,8 %, что в шесть раз выше инфляции в Еврозоне - 1,4 %. Если стоимость американских компаний снизилась в период кризиса на 40 %, а на основных рынках Еврозоны падение превысило 50 %, то российские биржевые индексы рухнули на 75 %.<sup>17</sup> Такое контрастное падение стоимости российских ценных бумаг объясняется не только их явной переоцененностью за счет спекулятивного спроса в докризисный период, но и серьезным фактическим снижением промышленного производства в 2011г. на 13 %<sup>18</sup>.

Проблемы российской промышленности и ее базового элемента - машиностроения возникли задолго до кризиса, но реально обнажились в 2008-2009 гг. Отечественное машиностроение, включая автопром, создавалось в советское время. Накануне ликвидации СССР в целом советская промышленность заметно отставала от западной по уровню технического строения, но при отсутствии внешней конкуренции она могла еще сносно функционировать. В новой России резко возросла иностранная конкуренция, однако машиностроение коренной реконструкции не подверглось и фактически продолжает доживать свой век в прежнем состоянии. По существу в кризисе оказалась устаревшая промышленность, созданная в условиях советской экономической системы. Вопреки ожиданиям, технико-технологическое отставание нашей промышленности, создающей 40 % ВВП, заметно усилилось с переходом страны к капитализму. В значительной мере этому способствовал перекосяк всей экономики в пользу сырьевого и финансового секторов. Изменилось, соответственно, и направление инвестиций. Так, в добывающую промышленность за последние 10 лет было направлено столько же инвестиций, сколько во всю обрабатывающую промышленность<sup>19</sup>. Накануне кризиса вложения российских компаний в финансовый сектор в 5 раз превосходили размер инвестиций в основной капитал<sup>20</sup>.

За годы реформ в России резко сократилась норма накопления, т.е. доля ВВП, направляемая в промышленные инвестиции. Если в советское время она составляла 40 %, то сейчас в России она равна 20 %<sup>21</sup>, а по некоторым оценкам и того меньше - 10 %<sup>22</sup>. Таким образом, в условиях капиталистической России произошло относительное и абсолютное сокращение промышленных инвестиций. Следствием такой политики стало старение основных фондов, их физическое выбытие из производства, падение производительности труда и замещение отечественных промышленных товаров иностранными товарами. Доля морально и физически устаревших основных фондов достигает в промышленности 60-70 %, а в машиностроении 40-50 %<sup>23</sup>. Хроническое недонакопление, начавшееся с 1987г., привело ныне к сокращению основных фондов на 40 %<sup>24</sup>. По производительности труда российская промышленность отстает от западной в 4-5 раз, но при этом прирост заработной платы в 2 раза опережает прирост производительности труда<sup>25</sup>. В идеале все должно быть наоборот. Ускоряющееся отставание российской промышленности приводит к вытеснению с внутреннего рынка отечественных товаров импортными товарами. Напри-

мер, доля импорта машиностроительной продукции в общем объеме импорта выросла с 41,2 % в 2004 г. до 56 % в 2008 г.<sup>26</sup> Оценивая общее состояние российской промышленности, и особенно ее центральной составляющей - машиностроения, следует отчасти признать правоту исследователей, отмечающих, что "машиностроительный комплекс, определяющий технический прогресс, почти полностью развалился"<sup>27</sup>. Того же мнения придерживаются многие представители бизнеса и политики<sup>28</sup>. Таким образом, российское машиностроение оказалось в упадочном состоянии еще до наступления кризиса, который может добить его окончательно, если государство не предпримет эффективные меры.

С небольшими оговорками такой оценки заслуживает ведущая отрасль машиностроения - автопром. На его долю приходится около 28 % продукции российского машиностроения<sup>29</sup>. По количеству производимых автомобилей - 1,5 млн шт., или около 2 % мирового производства, - Россия занимает 13-е место в мире<sup>30</sup>.

В результате кризиса мировой автопром, включая отечественный, оказался в числе наиболее пострадавших. Дело в том, что автомобильная промышленность напрямую зависит от состояния кредитного рынка, т.е. от банков. В условиях кризиса банки временно отвернулись от автопрома, сосредоточившись на собственных проблемах. Кризис, с одной стороны, привел к существенному удорожанию кредита (особенно в России, где автокредиты выдаются в рублях в среднем под 20-30 % годовых), а с другой - заметно сократилось число потенциальных заемщиков. Поэтому спрос на автомобили упал, что привело к временному сокращению их продажи и производства, т.е. к рецессии. В России продажи автомобилей сократились в 2009 г. на 49 % по сравнению с 2008 г. Соответственно, сократилось за год и производство автомобилей - на 59,7 %. В этой ситуации роль банков отчасти взяли на себя правительства тех стран, где автопром является традиционной отраслью экономики. Смысл государственного участия заключается в искусственной поддержке спроса на новые автомобили. Например, в Германии, Франции и в Англии правительства доплачивают порядка 2000 евро тем автовладельцам, которые утилизируют свои старые автомобили и покупают новые. В результате подобных мер европейский автопром сократился в 2009 г. на 1,6 %. В России аналогичная программа начала действовать с 8 марта 2010 г. и будет продолжаться до 1 ноября с.г. Однако заметного стимула она создать не может, так как охватывает всего 1,5 % автовладельцев в 49 регионах страны. При утили-

лизации автомобиля старше 10 лет правительство обязуется владельцу доплатить 50 тыс. руб. с условием, что он купит новый автомобиль того же класса, произведенный в России. На эти цели правительство выделило 10 млрд руб.<sup>31</sup>

Влияние кризиса на российский автопром обусловлено не только текущим положением дел в экономике, но и особенностями развития этой отрасли, ее местом и ролью в народнохозяйственном комплексе страны. Российский автопром зароден в годы первых советских пятилеток. В царской России производство автомобилей началось в 1910 г. на Русско-Балтийском заводе, но назвать его серийным нельзя. За 1910-1915 гг. было изготовлено всего 451 легковой и 10 грузовых автомобилей<sup>32</sup>. Для сравнения: в 1914 г. в США было произведено более 500 тыс. автомобилей, а в Германии - 70 тыс. шт.<sup>33</sup> Массовое производство автомобилей началось в Советской России. В 1928 г. их было произведено 840 шт. С тех пор российский автопром наращивал масштабы производства.

Производство легковых автомобилей и автобусов сократилось примерно в 1,5 раза. Такая разница в масштабах падения производства объясняется тем, что производство грузовиков сильнее коррелирует с динамикой экономического роста, чем производство автобусов и легковых автомобилей. Настоящий прорыв совершил советский автопром в 1970-1975 гг. Производство легковых автомобилей в этот период выросло в 4 раза. Такой рост, безусловно, связан с вводом в эксплуатацию 40 лет назад АвтоВаза, который в 1974 г. достиг проектной мощности и стал флагманом советского автомобилестроения. С 1985 г. производство легковых автомобилей пошло на убыль и достигло в 1994 г. нижней точки падения - 798 тыс. шт. Производство грузовиков и автобусов упало до минимального уровня в 1996 г. - 134 тыс. шт. и 38,3 тыс. шт., соответственно.

Таким образом, первый масштабный кризис ударил по российскому автопрому в 1994-1996 гг. Его главная причина - распад единого народно-

Динамика производства автомобилей в России, тыс. шт.\*

Год	Грузовые автомобили	Легковые автомобили	Автобусы	Всего
1940	136,0	5,5	3,9	145,4
1965	334,9	160,6	27,4	522,9
1970	444,9	257,3	35,1	737,3
1975	590,9	1066,0	46,4	1703,3
1980	663,0	1166,0	55,1	1884,1
1985	688,0	1165,0	59,9	1912,9
1990	665,0	1103,0	51,9	1819,9
1995	142,0	835,0	39,8	1016,8
2000	184,0	969,0	54,0	1207,0
2005	205,0	1069,0	78,2	1352,2
2008	255,0	1470,0	66,0	1791,0
2009	91,2	596,8	35,2	723,2
2010	151,8	1149,4	48,6	1349,8
2011	184,3	1080,1	63,2	1327,6
2012	204,8	1310,2	61,3	1576,3

\* Народное хозяйство СССР за 60 лет: юб. стат. ежегодник. 1994-2009. М., 1977. С. 74.

За 1940-1985 гг. производство автомобилей в России выросло в 13 раз (см. таблицу). Рост автопрома прекратился лишь однажды - в годы Великой Отечественной войны (1941-1945). Это было вызвано тем, что автомобильные заводы страны были перенацелены на производство военной техники и вооружений. Максимальный выпуск автомобилей пришелся на 1985 г. - 1912,9 тыс. шт. С того времени наметилась устойчивая тенденция снижения производства автомобилей, связанная с неудачной политикой перестройки советской экономики. Отрицательный пик был достигнут в 1995 г. - 1016,8 тыс. шт., т.е. производство автомобилей к уровню 1985 г. сократилось в 1,9 раза. Наибольший спад произошел в производстве грузовиков - в 4,8 раза. Производ-

хозяйственного комплекса СССР, снижение уровня благосостояния общества, существенный рост доли иностранного автопрома на авторынке России. С 1997 г. началось медленное оживление в российской автомобильной промышленности, а уже в следующем году по общему выпуску автомобилей Россия приблизилась к уровню 1985 г., хотя и не достигла его - 1719,0 тыс. шт. Рост пришелся в основном на производство легковых автомобилей и автобусов. Советский масштаб производства легковых автомобилей был достигнут в 2005 г. - 1069,0 тыс. шт. Еще раньше (2002) этот уровень был пройден в производстве автобусов - 66,7 тыс. шт. В последующие 3 - 4 года выпуск легковых автомобилей и автобусов превзошел масштаб, достигнутый советским авто-

промом. Максимальное количество легковых автомобилей было произведено в 2008 г. – 1470,0 тыс. шт., а автобусов в 2007 г. – 88,9 тыс. шт. Что касается грузовиков, то пик их выпуска пришелся на 2007 г. – 285,5 тыс. шт., что в 2,5 раза меньше уровня 1985 г. Такой разрыв в производстве разных типов машин объясняется тем, что рост потребления обгонял экономический рост страны. Массовый спрос на легковые автомобили был обусловлен не столько общим ростом экономики, сколько притоком в страну иностранной валюты, в том числе банковских кредитов, вследствие роста мировых цен на энергоносители. Это один из аспектов сырьевого перекося экономики и неэффективности экономической модели, когда автопром ставится в прямую зависимость от конъюнктуры спекулятивного мирового нефтерынка.

Дальнейший рост российского автопрома был сорван действующим кризисом. По оперативным данным аналитической компании “АСМ-холдинг”, общее производство автомобилей в России составило в 2009 г. 723,2 тыс. шт., что на 59,7 % ниже, чем в 2008 г. Производство легковых автомобилей к уровню 2008 г. сократилось на 59,4 %, что составило 596,8 тыс. шт. Еще заметнее упал выпуск собственно отечественных автомобилей – на 64 %.<sup>34</sup> Судя по всему, нынешний кризис ударит по российскому автопрому еще сильнее, чем кризис 1994–1996 гг. Если первый сократил производство автомобилей в 1,9 раза, то нынешний – уже в 2,5 раза.

Что характерно, в условиях кризиса автомобили иностранных брендов, в том числе собранные в режиме так называемой “промышленной сборки”, оказались более устойчивыми на российском рынке, чем собственно отечественные. Выпуск автомобилей иностранных брендов составил в 2009 г. 279,9 тыс. шт., или 47,3% к уровню 2008 г. Автомобилей в режиме “промышленной сборки” изготовлено в 2009 г. – 191,2 тыс. шт., или 51,1 % к уровню 2009 г. АвтоВаз опустился еще ниже: в 2009 г. произведено 294,7 тыс. автомобилей, а это всего 36,8 % к уровню 2008 г. В 2011 г. рост наблюдался во всех сегментах автомобильной промышленности – в производстве легковых автомобилей, легких коммерческих автомобилей, грузовиков и автобусов, в том числе производство легковых автомобилей превысило 1,7 млн. шт. – это рекордный показатель в истории российского автопрома. По показателю производства легковых автомобилей на 1000 чел. населения в 2011 г. Россия заняла 24-е место среди стран мира. Таким образом, в 2011 г. российский автопром выпустил рекордное за свою историю количество легковых машин.<sup>35</sup>

Причины относительно слабой кризисостойкости российского автопрома многообразны и взаимосвязаны. Интегральной причиной можно считать неконкурентоспособность российских автомобилей. По параметру “качество-цена” они не выдерживают конкуренции с иномарками. Это касается всех типов машин: легковых, грузовых, автобусов. Низкое качество продукции – настоящий бич нашего автопрома. При социализме это объяснялось несовершенством государственного планирования, когда деятельность предприятия оценивалась по общей объему выпуска продукции, так называемому “валу”. Приоритет количества приводил к потере качества. При капитализме низкое качество наших автомобилей также объясняется изъятиями в государственной политике, в том числе таможенной, тарифной, лицензионной, амортизационной, кадровой и т.д.

Стремясь выправить ситуацию, в 2002 г. правительство РФ одобрило “Концепцию развития автомобильной промышленности России” на период до 2010 г. Были заявлены стратегические цели: удовлетворение потребностей внутреннего рынка, обеспечение национальной безопасности, снижение цен на автомобильную технику и рост ее экспорта, введение обязательного страхования автотранспорта и др. Ускорить решение этих задач было призвано Постановление Правительства РФ № 166 от 29 марта 2005 г., разрешающее промышленную сборку иномарок в России (другое название – “отверточное производство”).

Итоги реализации “Концепции развития автомобильной промышленности России” оказались неутешительными. Решена лишь одна задача – внедрено ОСАГО. Другие задачи либо не решены, либо выполняются “с точностью до наоборот”. В частности, были созданы исключительно благоприятные условия для экспансии иномарок на российский рынок. “В результате в распоряжении российских производителей сейчас осталось... лишь 20,6 % рынка, и эта доля плавно снижается. В денежном выражении она еще меньше и составляет всего 10 %. Так что 90 % средств, поступающих с российского рынка, уходят за рубли в виде оплаты за готовые автомобили или комплектующие изделия”<sup>36</sup>.

Практически все российские эксперты единодушны в том, что касается оценки эффективности работы предприятий зарубежных компаний, функционирующих в рамках Постановления Правительства РФ от 29 марта 2005 г. № 166. “Промышленная сборка” позволила существенно увеличить выпуск автотехники, но в то же время она породила такие “проблемы, которые пока не позволяют признать решение об

организации промышленной сборки стратегическим успехом"<sup>37</sup>. Речь идет о комплексе проблем, но главными из них являются следующие.

Прежде всего следует отметить, что политика промышленной сборки ведет к разрушению отечественного автомобилестроения. Несмотря на серьезную государственную поддержку, наш автопром так и не смог создать конкурентоспособный автомобиль. Образно говоря, мы будем модернизировать телегу, вместо того чтобы создавать современный автомобиль. В этом вся суть иностранной помощи нашему автопрому.

В такой политике Запада нет ничего нового. Например, в начале XX в. бельгийская "компания включила в свой состав российскую электротехническую лабораторию и опытное производство, а затем закрыло его. В итоге Россия до социалистической индустриализации не имела собственной электротехнической промышленности"<sup>38</sup>.

Рост иностранной конкуренции делает перспективы российского автопрома неоднозначными. Дело в том, что наш покупатель по-прежнему предпочитает иномарку. По данным ВЦИОМ с каждым годом владельцев автомобилей в России становится все больше: к 2012 г. доля таких респондентов составила 47 % (в 2006 г. - 36 %). В большинстве случаев россияне являются собственниками отечественных поддержанных машин, однако доля таких автовладельцев становится все меньше: если в 2010 г. их было 50 %, то в нынешнем - уже 41 %. По мнению экспертов, такая тенденция объясняется тем, что при уровне импорта свыше 25 % рынка отрасль всецело становится зависимой от зарубежных фирм<sup>39</sup>.

Важнейшей проблемой, порожденной промышленной сборкой, стала так называемая локализация, т.е. перенос в Россию производства автокомпонентов (модульные узлы, агрегаты, запасные части). С 2005 г., когда началось производство иномарок способом промышленной сборки, Правительство РФ подписало 25 соглашений с 17 известными зарубежными компаниями. Подразумевалось, что следом за сборкой автомобилей у нас появится производство автокомпонентов. Через пять лет после запуска своих предприятий иностранцы должны были довести долю комплектующих, произведенных в России, как минимум до 30 %. Однако фактически эта доля не превышает сегодня 10 %, но и она далека по своей структуре от оптимальности.

Локализация идет в основном за счет резиновых ковриков, бамперов, сидений, световых комплектов и т.п., т.е. за счет простейших компонентов, не требующих высоких знаний и технологий. Иными словами, автопром, призван-

ный стать ускорителем развития нашей экономики, превращается в ее тормоз. В этом отношении показателен пример других стран, в том числе входящих в группу БРИК, где стимулирование национального автопрома шло не на базе идеологии саморегулируемого рынка, открытого "всем ветрам", а на основе заимствования иностранных технологий и защиты внутреннего рынка.

Приведенные данные говорят о том, что по пути промышленной сборки автомобилями пошла только Россия, а другие страны ввели либо запрет на сборку, либо существенно повысили собственное участие в производстве как автокомпонентов, так и автомобилей. Положение может обостриться после вступления России в ВТО. В этом случае придется постепенно (в течение 7 лет) снижать ввозные пошлины на легковые автомобили до уровня 15 %, т.е. в 2 раза. И тогда наплыв в страну иномарок станет неконтролируемым со всеми вытекающими для отечественного автопрома последствиями. Отрасль или перестанет существовать, или полностью попадет под иностранный контроль.

Еще одной важнейшей проблемой, связанной с политикой промышленной сборки, является невостребованность высококвалифицированных национальных кадров: конструкторов, технологов, рабочих. У этой проблемы есть два аспекта. Во-первых, современный уровень квалификации наших кадров недостаточен для модернизации автопрома. Технические вузы и колледжи оснащены устаревшей материально-технической базой, что не способствует повышению уровня подготовки и переподготовки кадров. Учебные заведения оторваны от непосредственных нужд производства и готовят специалистов не владеющими конкретными навыками и мастерством. Поэтому значительная часть выпускников работают не по избранной специальности. Реформа образования вовсе запутала ситуацию. Как отмечает профессор Б.А. Левин, "транспортные вузы РФ не участвовали в выработке критериев многоуровневой подготовки кадров. Отсюда несостыковка между уровнем подготовки специалиста и штатным расписанием на предприятиях, когда по ряду должностей... даже не предусмотрено их замещение бакалаврами и магистрами"<sup>40</sup>. Во-вторых, иностранные компании, работающие в России, привлекают в производство только наших рабочих, притом не связанных прежде с отечественными автозаводами. Рабочие кадры для себя они готовят сами как бы "с нуля" из числа студентов технических учебных заведений. Что касается инженеров и технологов, то воспользоваться их услугами иностранные компании не желают, не признавая по-

рой даже их дипломы. Такие кадры иномарки готовят сами по западной системе образования и, за редким исключением, не допускают в этот круг россиян. Аналогичный подход к китайскому автопрому провалился, так как правительство КНР пошло по пути создания совместных предприятий, где кадровый состав благоприятный, в том числе инженерно-технический и управленческий, на 50 % состоит из китайцев. Поэтому сегодня китайцы строят свои автозаводы за рубежом, включая Россию, а россияне вынуждены покупать китайские автомобили. Очевидно, что политика промышленной сборки, проводимая в нашей стране, нуждается в серьезной корректировке с учетом опыта других стран.

Элементы новизны просматриваются в антикризисной программе правительства России, которая охватывает 295 системообразующих предприятий, в том числе 5 предприятий автопрома. Реализация программы состоит не столько в реструктуризации отечественного автопрома, сколько в недопущении дальнейшего спада производства и роста безработицы, т.е. в сохранении социальной стабильности. Самый яркий пример - АвтоВАЗ, который, имея огромные убытки, не решился на сокращение ни явно избыточной численности занятых, ни заработной платы, особенно руководящему персоналу. В такой политике «самое опасное - под видом помощи «системообразующим» предприятиям воспрепятствовать закрытию неэффективных производств и модернизации отечественной экономики»<sup>41</sup>.

В долгосрочной перспективе Правительство РФ намерено, судя по всему, перейти от общих лозунгов к реальному обновлению производства. Надеяться на это позволяет проект программы развития российского автопрома до 2020 г. В ближайшие 10 лет в автопром планируется инвестировать 1,1 трлн руб., в том числе 800 млрд руб. - на развитие производства и НИОКР. Общая цель «Автопрома 2020» состоит в максимизации создаваемой в России добавленной стоимости. При этом доля автопрома в ВВП должна увеличиться в 4 раза - с 0,57 % в 2009 г. до 2,38 % в 2020 г. Для этого планируется довести выпуск всех автомобилей до 5,9 млн шт. в год, в том числе 3,2 млн шт. - легковые автомобили, а из них 1,7 млн машин будут непосредственно российскими. В целом, 70 % внутреннего рынка будет покрываться отечественными предприятиями, а доля экспорта должна быть не менее 30 %<sup>42</sup>.

Главный упор в проекте сделан на развитие сети экспортных представительств по дистрибуции и продаже запчастей, а также сервиса для российских автомобилей. Внутренний спрос бу-

дет стимулироваться не столько ростом доходов населения, сколько ограничениями возраста эксплуатации машин: для легковых автомобилей старше 25 лет и для грузовиков старше 20 лет с 2012 г.; для автобусов старше 15 лет с 2011 г. Старая «Концепция развития автопрома до 2010 г.» не была столь амбициозной и конкретной, как новая, но, тем не менее, реализовать ее не удалось, хотя все условия для этого были. Новую концепцию придется выполнять в условиях продолжающегося кризиса, что сопряжено с определенными рисками. По прогнозам экспертов, кризис в отечественном автопроме закончится не раньше 2015 г. Но и в этом случае речь идет лишь о восстановлении докризисного уровня производства автомобилей, т.е. о количественном аспекте проблемы. При этом качественная сторона вопроса - создание конкурентоспособного автомобиля, не уступающего мировым брендам, - остается нерешенной. Дело в том, что новую концепцию развития автопрома планируют реализовать в рамках нынешней неэффективной монетаристской экономической модели, в которой роль государства сведена к минимуму. Вот типичный образец такого мышления. Рассуждая на тему о низком качестве российских автомобилей, один из наших ведущих экспертов задается вопросом о роли государства в развитии автопрома и отвечает на него так: «...что касается политики государства, то его роль - создавать равные конкурентные условия для импорта, сборочного производства иномарок и отечественных автомобилей»<sup>43</sup>. Другими словами, роль государства сведена здесь к функции арбитра, надзирающего за тем, как в равных условиях российского авторыннка соперничают между собой всемирно известные иностранные «тяжеловесы» и отечественные «легковесы». Исход такой «конкуренции» предсказать нетрудно: сегодня - это нокдаун, а завтра - нокаут нашего автопрома. И тогда правительству останется лишь объявить миру имя победителя. Надо думать, что такая перспектива нам никак не подходит. Государство должно создавать с помощью иностранного опыта и капитала наилучшие условия для российского автомобилестроения с тем, чтобы его продукцию покупали не только в нашей стране, но и за рубежом. Для этого нужна новая экономическая модель и новая промышленная политика. Не только в Японии, Южной Корее и Китае, но и в США - цитадели современного либерализма и автомобилестроения, процесс государственного регулирования в автопроме носит долгосрочный, системный, программный, стратегический и социальный характер. К примеру, американское правительство «на протяжении

последних 50 лет оказывает финансовую, законодательную и административную поддержку развитию и модернизации национального научно-технического и производственного потенциалов данной отрасли<sup>44</sup>. Примерно такая же политика наблюдается и в других странах Запада. Поэтому прежде чем модернизировать экономику и для того, чтобы ее модернизировать, включая автопром, необходимо пересмотреть действующую экономическую модель.

<sup>1</sup> *Попов Г.Х.* Об экономическом кризисе 2008 года // Вопросы экономики. 2008. □ 12. С. 112-119.

<sup>2</sup> Финансовый кризис и его последствия для мировой экономики и для России. Круглый стол фонда "Либеральная миссия" // Вопросы экономики. 2008. □ 11. С. 153.

<sup>3</sup> *Алексащенко С.* Кризис. - 2008: пора ставить диагноз // Вопросы экономики. 2008. □ 11. С. 26.

<sup>4</sup> *Набиуллина Э.* Макроэкономические итоги 2008 г. и задачи на 2009 г. // Экономист. 2009. □ 5. С. 4.

<sup>5</sup> Финансовый кризис и его последствия для мировой экономики и для России. С.153.

<sup>6</sup> *Кудрин А.* Мировой кризис и его влияние на Россию // Вопросы экономики. 2009. □ 1. С. 9.

<sup>7</sup> *Дзарасов С.* Российский кризис: истоки и уроки // Вопросы экономики. 2009. □ 5. С. 81.

<sup>8</sup> *Суэтин А.* О причинах современного экономического кризиса // Вопросы экономики. 2009. □ 1. С. 47.

<sup>9</sup> *Кудрин А.* Указ. соч. С. 16.

<sup>10</sup> *Навой А.* Российский кризис образца 1998 и 2008 годов: найди 10 отличий // Вопросы экономики. 2009. □ 2. С. 31.

<sup>11</sup> Бюллетень банковской статистики (аналитические показатели). 2012. □ 2. URL: <http://www.cbr.ru>.

<sup>12</sup> *Гильмундинов В.* "Голландская болезнь" в российской экономике: отраслевые аспекты проявления // ЭКО. 2008. □ 12. С. 22.

<sup>13</sup> *Чигрин А.* Производить невыгодно: последствия "голландской болезни" в России // ЭКО. 2008. □ 1. С. 4.

<sup>14</sup> *Дзарасов С.* Указ. соч. С. 70.

<sup>15</sup> *Винслав Ю.* Федеральная промышленная политика... // Российский экономический журнал. 2008. □ 1-2. С. 13.

<sup>16</sup> *Гринберг Р.* Глобальный кризис, его российское преломление и реакция федеральных властей // Наша власть: дела и лица. 2010. □ 3. С. 5-7.

<sup>17</sup> Бюллетень банковской статистики (аналитические показатели).

<sup>18</sup> Там же.

<sup>19</sup> *Алексеев А.В., Кузнецов Н.Н.* Современные инвестиционные приоритеты в российской промышленности // ЭКО. 2009. □ 4. С. 19.

<sup>20</sup> *Винслав Ю.* Федеральная промышленная политика...

<sup>21</sup> *Глазьев Г.* Мировой экономический кризис как процесс смены технологических процессов // Вопросы экономики. 2009. □ 3. С. 35.

<sup>22</sup> *Погосов И.* Особенности текущего социально-экономического развития. // Экономист. 2009. □ 9. С. 22.

<sup>23</sup> *Семенова А., Логинов А.* Развитие машиностроения - основа структурной модернизации // Экономист. 2008. □ 7. С. 52.

<sup>24</sup> *Ханин Г., Фомин Д.* Обзор экономического положения России в первом квартале 2009 // ЭКО. 2009. □ 7. С. 12

<sup>25</sup> *Зубов В.* Кризис и задачи власти // Вопросы экономики. 2009. □ 2. С. 15.

<sup>26</sup> *Винслав Ю.* Автомобильная промышленность России. URL: <http://newsruss.ru>. 2008. С. 16

<sup>27</sup> *Дзарасов С.* Указ. соч. С. 70.

<sup>28</sup> Новости экономики России. Серьезные оценки экспертов: обзор положения. URL: <http://mdp2012.ru>.

<sup>29</sup> *Сайфиева С., Ермилина Д.* Российское машиностроение: состояние и тенденции // Экономист. 2012. □ 2. С. 32-43.

<sup>30</sup> Автомобильная промышленность России. 2012. URL: <http://newsruss.ru>.

<sup>31</sup> Там же.

<sup>32</sup> См.: Народное хозяйство РСФСР за 60 лет: стат. ежегодник. М., 1977; Российский стат. ежегодник / Госкомстат. М., 1994-2009.; Автомобильная промышленность России в 2010, 2011 году. URL: <http://newsruss.ru>.

<sup>33</sup> *Травин Д., Маргания О.* Европейская модернизация. Кн. 1. М; СПб., 2004. С. 447.

<sup>34</sup> Свежие автомобильные новости. Масса статей на различные аспекты автомобильной жизни. URL: [www.zg.ru@.122425](http://www.zg.ru@.122425)

<sup>35</sup> Автомобильная промышленность России. 2012.

<sup>36</sup> *Гниненко А.* Государственное регулирование как инструмент повышения конкурентоспособности российского автомобилестроения // Автомобильная промышленность. 2009. □ 10. С. 2.

<sup>37</sup> *Самойлов А.* Промесборка в России // Коммерческий транспорт. 2009. □ 3. С. 30.

<sup>38</sup> *Амосов А.* К дискуссии о новой индустриализации // Экономист. 2009. □ 6. С. 16-17.

<sup>39</sup> Автомобиль скоро будет у каждого пятого жителя России. Колеса. 2012. URL: <http://www.kolesa.ru>.

<sup>40</sup> *Левин Б.* Подготовка кадров для транспортных комплексов России в условиях реформы высшей школы // Транспорт Российской Федерации. 2009. □ 2.

<sup>41</sup> *Мау В.* Драма 2008 года: от экономического чуда к экономическому кризису // Вопросы экономики. 2009. □ 2. С.21.

<sup>42</sup> URL: <http://mdp2012.ru>.

<sup>43</sup> *Рогожина Н.В.* Функционирование и тенденции развития российских предприятий автомобильной промышленности в условиях конкуренции // Автомобильный транспорт. 2009. □ 3.

<sup>44</sup> *Гниненко А.* Указ. соч.

Поступила в редакцию 06.12.2013 г.