

Государственная политика в отношении российского рынка легковых автомобилей и отрасли их производства

*Кочиев А.И., студент 3 курса
факультета управления
ФГБОУ ВО «СОГУ имени Коста Левановича Хетагурова»
e-mail: Alankochiev97@mail.ru
Россия, Владикавказ*

Основы современной конфигурации российского рынка легковых автомобилей были заложены в 2005 году, когда российское правительство приняло решение о развитии внутреннего производства автомобилей за счет привлечения крупнейших мировых автоконцернов к открытию собственных сборочных производств в России. Одной из первых мер, направленных на стимулирование ведущих мировых автопроизводителей к открытию своих предприятий в России, стало введение льготного режима импорта в страну целого перечня комплектующих изделий для автопроизводства [1]. Как известно, стратегия российского правительства оказалась удачной, и уже в 2005–2007 годах на территории России были запущены производства Renault, Volkswagen и Toyota. В 2008 году в Ленинградской области было открыто автосборочное предприятие концерна General Motors, а в 2009 году собственное производство в Санкт-Петербурге запустил Nissan.

Разразившийся на рубеже 2008–2009 годов и сильно сказавшийся на состоянии российского рынка легковых автомобилей экономический кризис заставил правительство усилить свою активность. Первой инициированной им мерой по поддержке отрасли производства легковых автомобилей стало создание механизма льготного кредитования покупки автомобиля, собранного на российском предприятии [2]. В итоге программа льготного кредитования работала в России с 2009 по 2011 год. Второй мерой правительства по поддержанию как российского рынка, так и отечественного автопрома, стало решение предоставлять дополнительную скидку на приобретение нового, собранного в России автомобиля, при условии для покупателя сдать в утиль свою старую машину [3]. Как и программа льготного кредитования, программа утилизации продлилась по 2011 год включительно.

В те же годы, не удовлетворившись темпами и складывающимися результатами промышленной сборки, правительством принимается решение интенсифицировать развитие этого направления. С одной стороны, вводятся значительные таможенные преференции (вплоть до обнуления ввозных таможенных пошлин) на импорт отдельных узлов и агрегатов автомобилей, а с другой стороны, в 2010 году правительством утверждаются новые условия промышленной сборки, предусматривающие ее расширение и углубление.

Также в 2010 году Минпромторгом РФ была утверждена Стратегия развития автомобильной промышленности на период до 2020 года (далее – Стратегия) [4]. В соответствии с этим документом, российской отрасли производства легковых автомобилей ставились задачи повышения доли создаваемой ею добавленной стоимости, увеличения в общем объеме потребления на внутреннем рынке доли продукции российского производства, а также наращивания экспорта.

Однако уже к 2013 году стало ясно, что выработанные государством планы, как минимум, требуют серьезной корректировки. Во-первых, в августе 2012 года состоялось вступление России во Всемирную торговую организацию (ВТО), одним из последствий которого стало обязательство поэтапного снижения ставок таможенных пошлин на ввоз новых и подержанных легковых автомобилей. А это означало снижение конкурентоспособности на внутреннем рынке произведенных в России автомобилей. Во-вторых, начиная с 2013 года российский рынок легковых автомобилей стал демонстрировать явные признаки стагнации.

В результате уже в 2013 году Минпромторг РФ внес в Стратегию развития автопрома ряд уточнений и корректировок. Общая их логика сводилось к смягчению ранее поставленных задач. Так, в частности, если предыдущий вариант Стратегии предусматривал, что к 2020 году доля продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке легковых автомобилей будет составлять 80%, то в новом варианте аналогичный целевой показатель был установлен на уровне 76%.

Однако в 2014 году ситуация в экономике вообще и на рынке автомобилей в частности продолжила ухудшаться, что вызвало необходимость внесения новых изменений.

Так, Минпромторгом была разработана и представлена на рассмотрение правительств новая программа обновления автотранспортных средств (утилизации). Программа получила одобрение и вступила в силу с 1 сентября 2014 года. По сравнению с предыдущим вариантом в новую программу внесли существенные изменения, задачей которых было расширение возможного поля ее участников. В частности, если более ранний вариант программы ограничивал возраст попадавшего под ее действие автомобиля, то в этот раз все ограничения были сняты.

Помимо тактических мер поддержки рынка, после проведенного Премьер-министром РФ Д. А. Медведевым 2 декабря 2014 года совещания по мерам поддержки российского автомобильного рынка, Минпромторгу, Минэкономразвития и Минфину было дано поручение подготовить новую редакцию Стратегии развития автопрома и в срок до 2 декабря 2015 года представить ее на рассмотрение в правительство [5].

На рубеже 2014–2015 годов произошла девальвация рубля, что стало дополнительным фактором сокращения рыночного спроса. В результате в 2015 году вновь была продлена программа утилизации, на которую было предусмотрено выделение из федерального бюджета 10 млрд руб. [6].

Ближе к середине 2015 года в России были запущены еще две новые программы государственной поддержки рынка автомобилей, на реализацию которых из федерального бюджета было выделено еще 4 млрд руб.

Во-первых, это вступившая в силу 1 апреля 2015 года программа льготного автокредитования, в соответствии с условиями которой при внесении заемщиком предоплаты за приобретаемый в кредит автомобиль в размере не менее 20% его стоимости, ставка по кредиту снижается на субсидируемую государством сумму в размере 2/3 ключевой ставки Банка России, действующей на дату заключения кредитного договора.

Во-вторых, 15 мая того же года стартовала программа льготного лизинга, суть которой заключалась в субсидировании части авансового платежа по договорам лизинга автомобильной техники всех категорий с юридическими и физическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Согласно этой программе выпадающие доходы участвующих в программе лизинговых организаций в размере 10% от цены колесных автотранспортных средств (но не более 500 тыс. руб. на один предмет лизинга и 5 млн руб. на одного лизингополучателя) должны возмещаться за счет средств федерального бюджета.

Помимо трех озвученных программ Минпромторга, в 2015 году для поддержки отечественных отрасли и рынка были инициированы и другие программы. Среди них, в частности, можно назвать выделение из бюджета 10,7 млрд руб. на закупку автотехники федеральными органами власти; выделение 6,8 млрд руб. на субсидирование автопроизводителям части затрат на уплату процентов по кредитам, привлеченным на техническое перевооружение и модернизацию производств.

Несмотря на беспрецедентные меры господдержки, складывавшаяся на протяжении 2015 года на рынке ситуация потребовала от правительства их дальнейшего расширения.

В результате Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев утвердил дополнительные меры поддержки автомобильной промышленности. Согласно постановлению от 12 ноября 2015 года №1226, у автопроизводителей и производителей автокомпонентов появилась возможность претендовать на получение субсидий на возмещение части затрат по обслуживанию кредитов, полученных на пополнение оборотных средств и финансирование текущей производственной деятельности.

Кроме того, дополнительные бюджетные ассигнования в размере 4,8 млрд руб. были направлены на компенсацию российским организациям части затрат в связи с производством колесных транспортных средств.

Тем не менее, как мы уже знаем, в 2015 году тенденция сокращения спроса на автомобили на российском рынке продолжилась. Таким образом, к началу 2016 года, когда и регулятору, и производителям стали очевидны связанные с возможностью расширения сбыта на внутреннем рынке ограничения, приоритетным направлением государственного внимания стал вопрос возможности интенсификации продаж автомобилей российской сборки на экспорт. Об этом, в частности, напрямую говорилось на

состоявшемся 22 января 2016 года под председательством Главы Правительства РФ Дмитрия Медведева совещании «О текущем состоянии автомобильной промышленности и основных направлениях ее развития до 2025 года».

Так или иначе, но во всей совокупности на поддержку российской автомобильной отрасли и рынка в 2016 году было запланировано 50 млрд руб. бюджетных средств. Основным направлением поддержки была названа программа обновления автопарка. На нее из заявленной суммы выделялось 22,5 млрд руб.

Тем не менее постоянное расширение мер государственной поддержки, в сочетании с ограниченной эффективностью на общее состояние рынка, привело к тому, что государство осознало необходимость переосмысления своей политики в рассматриваемой нами сфере. В итоге уже в самом начале 2016 года, по результатам проведенной проверки эффективности мер по ускорению процессов импортозамещения в автомобильной промышленности, Президентом РФ В.В. Путиным был дан целый ряд поручений правительству. Всего поручений было 14. Помимо задачи разработки нового варианта Стратегии развития автопрома, президент предписал правительству изыскать возможности для стимулирования экспорта, разработать меры для повышения доли закупок автомобильной техники российского происхождения компаниями с государственным участием и субъектами естественных монополий, увеличить глубину локализации производства в России иностранных концернов.

Все поручения должны были быть исполнены до 1 марта 2017 года. Однако рассмотрение новой Стратегии было перенесено на более поздний период [7].

12 декабря 2016 года в Минпромторге РФ состоялось обсуждение проекта Стратегии развития автомобильной промышленности и производства автокомпонентов на период до 2025 года. В новой стратегии выделены два основных направления развития автопрома.

Первым направлением является развитие экспорта. В этой части предложен проектный подход, предполагающий долгосрочную поддержку производителей на всех этапах выхода на целевые рынки. Согласно оценкам Минпромторга, его реализация уже к концу 2018 года должна позволить в полтора раза нарастить поставки автомобилей на внешние рынки.

Второе ключевое направление – это стимулирование производства автокомпонентов всех уровней. В этом сегменте Стратегией декларируется сохраняющаяся высокая зависимость от иностранных поставщиков и ставится задача увеличения глубины локализации производства в России.

Также в конце 2016 года Минпромторгом было заявлено о решении сохранить государственную поддержку российского автопрома на 2017 год. В частности, озвучены планы до 82 млрд руб. (80,37 млрд руб. в 2016 году) увеличить выплаты по блоку промышленных субсидий, которые компенсируют российским автозаводам затраты на содержание рабочих мест, выпуск более экологичных автомобилей и т.д. [8].

В то же время в проекте бюджета на 2017 год отсутствует общая программа субсидирования предприятиям автопрома части процентных ставок по инвестиционным кредитам (которые компании взяли в 2009–2010 годах, а также в 2015 году для рефинансирования действующих займов). Программа была принята в 2011 году и ежегодно продлевалась. В 2016 году на нее выделено более 7 млрд руб. Также проектом бюджета не предусмотрено субсидирование железнодорожных тарифов для перевозки автомобилей, выпущенных на Дальнем Востоке (для справки, в 2016 году на эти цели выделено более 3 млрд руб.).

При этом государством делаются попытки сделать саму поддержку более целевой и адресной. В частности, в сегменте легкового автотранспорта были заявлены программы «Первый автомобиль» (субсидии на приобретение ранее не имевшим автомобиля физическим лицом новой машины отечественного производства) и «Автомобиль для многодетной семьи» (субсидирование приобретения легкового автомобиля семье, в которой имеется трое и более детей, возрастом младше 18 лет). По мнению экспертов, изначально запуск адресных программ стимулирования спроса планировался, чтобы заменить основной механизм стимулирования спроса – программу обновления автопарка. Однако в мае 2017 года Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, которым эта программа была продлена. В соответствии с действующим планом, с использованием программы обновления парка в текущем году будет приобретено не менее 250 тыс. автомобилей [9].

Другим направлением поддержки спроса на легковые автомобили в 2017 году остается хорошо зарекомендовавшая себя ранее программа льготных автокредитов. Так, согласно официальным релизам Минпромторга, в 2016 году по программе льготного автокредитования было реализовано 324 тыс. легковых автомобилей. При этом плановый показатель (270 тыс. машин) был превышен на 20%. В 2017 году на поддержку автокредитования из федерального бюджета выделено 10 млрд руб., из которых 7 млрд руб. направлено на обслуживание ранее заключенных кредитов договоров, а 3 млрд руб. – на новые. Сейчас средняя ставка по программе с учетом скидки составляет 9,47% годовых, скидка – 6,67 п.п. Программа распространяется на выпущенные в России легковые автомобили, стоимость которых не превышает 1,15 млн руб., а масса – не более 3,5 тонн. В 2015 году по программе было реализовано 243,2 тыс. машин. Таким образом, в прошлом году продажи по льготным автокредитам выросли примерно на 33% [10].

Всего в 2017 году с помощью программ господдержки Минпромторг планирует простимулировать продажи 750 тыс. автомобилей общей стоимостью 63 млрд руб. Из них за счет новых адресных программ («Первый автомобиль», «Автомобиль для многодетной семьи» и др.) – 90,72 тыс. шт. на общую сумму 17,4 млрд руб. [11].

Однако обращает на себя внимание, что, будучи озвученными Минпромторгом в качестве идеи в конце 2016 года, к июню 2017 года адресные программы поддержки все еще находились в стадии

формулировки, обсуждения и согласования, и их запуск был намечен на неопределенную дату второго полугодия текущего года.

В целом, по оценкам экспертов, поддержка со стороны государства остается весьма значимым фактором для российского автомобильного рынка. Так, согласно данным Минпромторга, с января по апрель 2017 года с использованием мер стимулирования спроса было реализовано более 240 тыс. автомобилей при суммарном объеме продаж легковых и легких коммерческих автомобилей, равном 452 тыс. единицам техники. То есть меры поддержки были задействованы при реализации более 50% проданной техники [12].

Уже ближе к середине 2017 года стали известны подробности новой Стратегии развития автопрома. В представленном Минпромторгом проекте Стратегии установлены ориентиры достичь к 2025 году объема производства легковых автомобилей в 2,1 млн единиц техники, увеличив его в 1,9 раза к текущему уровню, при емкости внутреннего рынка в 2,2 млн шт. (рост в 1,7 раза). Для сравнения, в 2012 году в России было продано более 2,7 млн шт. легковых автомобилей. А объем производства составил лишь немногим менее 2 млн единиц техники. Таким образом, действующий вариант Стратегии предполагает, что российский рынок даже к 2025 году будет существенно отставать от своего докризисного уровня. Акцент в новом документе при этом делается на активную переориентацию потребителя на автомобили внутреннего производства.

Ежегодную господдержку отрасли до 2025 года предлагается сохранить на уровне 2016 года – 65 млрд руб. При этом не исключено, что субсидирование спроса по тем или иным причинам может прекратиться, а к 2020 году поддержка сконцентрируется на проектах, связанных с электромобилями, беспилотными машинами, развитием необходимой для их эксплуатации инфраструктуры. При этом ставится задача сокращения числа используемых при производстве легковой техники автомобильных платформ. Согласно содержащимся в проекте сведениям, сегодня в российской отрасли производства легковых машин их насчитывается около 30, в то время как автопромы наиболее развитых странах ограничиваются 6–8 вариантами. Причем для безубыточности производства на одной «глобальной» платформе (в массовом сегменте) нужно выпускать 100–150 тыс. машин в год, на «отечественной» платформе – 370–500 тыс. шт. из-за более высоких издержек производства 58 .

Отдельно в новой Стратегии выделен вопрос рисков, которые могут помешать ее реализации. Среди них названы нехватка компетенций и денег для развития НИОКР, экспорта, производства автокомпонентов. Также сохраняется риск дальнейшего сворачивания производства предприятиями, работающими в России на условиях промышленной сборки 59 . Для минимизации такого риска разработчики Стратегии предлагают подписать с ключевыми игроками новые версии соглашений о промышленной сборке (действие текущих завершится к 2020 году).

Список использованной литературы

1. Постановление Правительства РФ от 29.03.2005 N 166 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки».
2. Постановление Правительства РФ от 19.03.2009 N 244 «Об утверждении правил предоставления в 2009 году за счет средств федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2009 году физическим лицам на приобретение легковых автомобилей».
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 г. №1194 «О проведении эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших их эксплуатации автотранспортных средств».
4. Приказ Министерства промышленности и торговли РФ №319 от 23 апреля 2010 года «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года».
5. http://special.government.ru/dep_news/16017/
6. <http://www.avtospravochnaya.com/news/512-pravitelstvo-opredelilo-ob-emy-sredstv-na-podderzhku-avtoproma-v-2015-godu>
7. <http://www.kommersant.ru/doc/3018020>
8. <https://www.autostat.ru/news/27692/>
9. <http://www.finmarket.ru/news/4528670>
10. <https://www.autostat.ru/news/28892/>
11. <https://www.autostat.ru/news/30188/>
12. <https://www.autostat.ru/news/30188/>