1. ВВЕДЕНИЕ

В 30-х годах прошлого века в России началось активное формирование автомобильной промышленности как отдельной отрасли, развитие которой, в основном, опиралось на тяжелую промышленность. Такое направление реформ утверждалось экономической политикой СССР. Она являлась примером последовательной импортозамещающей индустриализации, которая подразумевала налаживание производства всех необходимых продуктов внутри страны. Результатом проводимой политики стал тот факт, что СССР был в состоянии производить полную номенклатуру промышленной продукции. Активное развитие было характерно для всего цикла производств тяжелой промышленности, на которую опиралась советская ВПК, так как научная деятельность и все поддерживающие производства сосредотачивали свои усилия на военные нужды. Однако потребительский сектор существенно отставал в развитии [25].

Характерной чертой, отличавшей советскую промышленность от европейской и американской, являлось доминирование государственной собственности на средства производства. Вероятно, одним из факторов, затрудняющих формирование нынешней российской промышленной политики, стала парадигма экономического развития, возникшая при изменении отношения государства к формам собственности [23]. Советским экономическим постулатом являлось отрицание рынка и конкуренции, закрытость экономики. Повышение производительности труда было не производственной задачей, а скорее внутриполитической. Выполнение и перевыполнение централизованных плановых действий были приоритетными задачами на протяжении всего периода существования советского государства. В период «перестройки» и после распада советского союза стали зарождаться новые институты, свойственные рыночной экономике, которые ранее полностью отсутствовали или были недееспособны. Подобный процесс не мог происходить быстро и не соответствовал темпам мирового технического прогресса [25].

Последствия «шоковой приватизации» отрицательно сказались на промышленности в целом, внеся управленческую неопределенность. Были неясны задачи и цели развития промышленности, и поэтому её вектор движения имел хаотичный характер. Следовательно, российскому внутреннему авторынку приходилось формироваться значительно быстрее, чем рынкам зарубежных стран. С 1997 года в последний этап приватизации государство начало продавать пакеты акций и целые предприятия на торгах [33]. Для автопрома это означало консолидацию предприятий у крупных собственников. Большинство заводов по выпуску автобусов, грузовых автомобилей и другой спецтехники было приобретено ОАО «Руспромавто», металлургическое предприятие «Северсталь» получило контроль над заводом УАЗ и ЗМЗ, а «Сибирский алюминий» (ныне ОК «РУСАЛ») – над заводами ГАЗ. С учетом позиций руководства вышеперечисленных холдингов и интересов западных автоконцернов, произошло увеличение пошлин на импорт иностранных автомобилей и компонентов для их производства [2], а с 2005 года правительством России было выпущено распоряжение №166, утверждающее понятие «промышленной сборки». Это означало, что при реализации инвестиционных проектов в рамках данного режима автопроизводителям предоставлялись таможенные льготы на обеспечение производств импортными комплектующими с целью создания современных автопроизводств полного цикла на территории России. Одной из целей законопроекта было создание условий для привлечения иностранных инвестиций в развитие российского автомобилестроения. В результате был реализован 31 проект по производству современных автомобилей: Volkswagen, General Motors, Toyota, Ford, Nissan, Renault, Citroen, Kia, Hyundai, Peugeot, Mitsubishi, Hyundai, Mazda, Skoda и пр. [3]. Тем не менее, после утверждения режима «промышленной сборки» и его обновления ожидания скорого развития отечественного автомобилестроения и привлечения высококвалифицированных специалистов для создания собственных рабочих кадров и опытных производств к 2013 году не подтвердились.

Актуальность данной проблемы очевидна. Автомобильная промышленность является ключевой отраслью российской экономики. Это высокотехнологичная и наукоемкая сфера промышленности, развитие которой имеет большое значение для роста сопряженных с ней сфер и экономики страны в целом. Действительно, сформированная отрасль автомобилестроения подразумевает не только конечную сборку автомобилей, но и развитую сеть поставщиков и локальных производств комплектующих по всем группам. Важно отметить, что высокий уровень локализации способствует укреплению отрасли по отношению к внешним экономическим факторам влияния, развитию технических и функциональных характеристик линейки продуктов, а также снижение себестоимости производства, что способствует повышению конкурентоспособности автомобильной продукции российских производителей. Тем не менее, в настоящее время показатель локализации российских производств автокомпонентов характеризуется низким и средним уровнем. За счёт этого формирование добавленной стоимости продукции происходит за рубежом, ухудшая устойчивость фирм к внешним воздействиям, ограничивающим потенциал развития отрасли.