

**НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИНЖЕНЕРНЫЙ ИНСТИТУТ**



**ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОЕ
СОСТОЯНИЕ МИРОВОЙ
АВТОМОБИЛИЗАЦИИ**

Конспект лекций

Новосибирск 2017

УДК
ББК

Составители: *П.И. Федюнин, В.А. Комлев*

Рецензент канд. техн. наук, проф. *А.А. Малышко*

Развитие и современное состояние мировой автомобилизации:
конспект лекций / Новосиб. гос. аграр. ун-т. Инженер. ин-т;
П.И.Федюнин, В.А. Комлев. – Новосибирск, 2017. – 48 с.

В конспекте лекций содержатся разделы о развитии автомобильного транспорта РФ, оценке состояния и проблемах развития автомобильного транспорта, рассмотрены стратегические приоритеты и принципы государственной автотранспортной политики, кадровое обеспечение, роль автомобильной промышленности в мировой экономике и особенности ее развития в России и за рубежом, международные стратегические альянсы в автомобильной промышленности России.

Предназначены для студентов Инженерного института всех форм обучения по специальности 23.03.01 - Технология транспортных процессов.

Утверждены и рекомендованы к изданию методической комиссией Инженерного института (протокол №10 от 30 мая 2017 г.).

Развитие автомобильного транспорта Российской Федерации

Население индустриальных и постиндустриальных стран составляет всего 20% от населения планеты, однако доля автомобилей, приходящаяся на эти государства, достигает 80%. По обеспеченности машинами на душу населения выделяется группа крупных стран, не слишком различающаяся по показателям.

Это США, Португалия, Новая Зеландия, Австралия, Италия, Германия, Франция, Япония. Их показатели — от 600 до 750 авто на 1000 человек.

По данным последнего исследования, проведенного Ассоциацией автопроизводителей Европы (ACEA), средний уровень автомобилизации в 27 странах Объединенной Европы составляет 508 штук на тысячу жителей. Для новых стран – членов ЕС он существенно ниже – 307 на тысячу жителей. Общая численность автопарка ЕС достигает 229 млн. легковых автомашин.

В Российской Федерации уровень автомобилизации существенно ниже. Так на 1 января текущего года на каждую тысячу жителей России было зарегистрировано 230 легковых автомобилей. Причем показателя в автомобилизации в 400 машин на 1000 жителей Россия достигнет не ранее 2025 года.

Начиная с 1999 года в Российской Федерации сохраняется тенденция устойчивого социально-экономического развития. В 2004 году прирост реального объема валового внутреннего продукта (ВВП) к уровню 2003 года составил 7,1%; выпуск продукции и услуг базовых отраслей экономики (промышленность, строительство, сельское хозяйство, транспорт, розничная торговля) возрос на 6,6%, а промышленной продукции – составил 6,1%. Согласно имеющимся прогнозам тенденция экономического роста сохранится и в среднесрочной перспективе. Социально-экономическое развитие страны сопровождается увеличением спроса на транспортные услуги со стороны населения и экономики. В удовлетворении этого спроса особая роль принадлежит автотранспортной отрасли, в составе которой ряд важнейших видов деятельности может регулироваться только на федеральном уровне (международные и междугородные перевозки, развитие транспортно-логистических мультимодальных и интермодальных технологий, транспортное обеспечение обороноспособности страны и др.). Развитие рынков товаров и услуг, мелкого и среднего бизнеса, расширение сферы розничной торговли, рост фермерства в агрокомплексе, наличие значительного количества предприятий (до 80% от общего их числа), не имеющих других подъездных путей, кроме автомобильных, объективно увеличивают “нишу” безальтернативного применения грузового автомобильного транспорта. Одновременно в тех сегментах рынка, где автомобильный транспорт конкурирует с другими видами транспорта, его

технологическая и коммерческая гибкость, скорость и надежность дают ему дополнительные рыночные преимущества. Быстрое наращивание парка личных легковых автомобилей и весьма значительные объемы автомобильных перевозок грузов и пассажиров характеризуют период массовой автомобилизации страны. Вместе с тем, процесс автомобилизации сопровождается и негативными последствиями, нарастающими с увеличением парка автотранспортных средств и объемов перевозок: вредные воздействия на окружающую среду; ущерб, наносимый обществу и экономике дорожно-транспортными происшествиями; перегруженность городских улиц и автомагистралей автомобилями и др. Выгоды от автомобилизации и ее негативные последствия оказывают существенное влияние на социально-экономическую сферу общества и требуют выработки и проведения системной государственной политики. В разработанной НИИАТом и широко обсужденной в стране Концепции развития автомобильного транспорта определены основные цели, задачи, направления и приоритеты развития автотранспортного комплекса, как важной составляющей транспортной системы и экономики страны, а также сформулированы принципы государственного регулирования его деятельности в условиях совершенствования рыночных отношений. Стратегической целью Концепции является создание условий развития сбалансированного автотранспортного комплекса, обеспечивающего вместе с другими видами транспорта экономический рост и повышение качества жизни нынешних и будущих поколений граждан Российской Федерации. Концепция предназначена для использования Правительством Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации, другими федеральными министерствами и ведомствами, региональными и местными органами исполнительной власти при осуществлении государственного регулирования развития автомобильного транспорта, а также для ориентации производителей и пользователей автотранспортных услуг, других участников автотранспортной деятельности, смежных отраслей экономики и транспортной системы.

Оценка состояния и проблемы развития автомобильного транспорта

На современном этапе развития экономики российский автомобильный транспорт, как и в большинстве развитых стран, играет важнейшую роль в обеспечении экономического роста и социального развития государства. За последние годы автомобильный транспорт страны выполняет около 60% перевозок грузов и около 55% перевозок пассажиров, а с учетом личных легковых автомобилей – не менее 65% пассажиров, с тенденцией дальнейшего увеличения этих показателей. Перевозки грузов и пассажиров осуществляют около 450 тыс. предприятий и организаций различных отраслей экономики и индивидуальных

предпринимателей. Парк автотранспортных средств для перевозок грузов достиг 4,6 млн. ед., в том числе в организациях отраслей экономики – 2,6 млн. ед. и в индивидуальной собственности граждан – 2,0 млн. единиц. Для пассажирских перевозок в стране насчитывается более 700 тыс. автобусов. Основные фонды автомобильного транспорта, включая дорожную инфраструктуру, оцениваются в размере около 11% от всех основных фондов страны, а ежегодные затраты по оказанию автотранспортных услуг составляют свыше 850 млрд. руб. в год или около 9% от ВВП страны. Значительное развитие получили международные автомобильные перевозки. В 2004 году перевезено грузов около 30 млн.т и 11,3 млн. пассажиров, в том числе российскими перевозчиками соответственно 11 млн.т и 5,2 млн. пассажиров. На территории Российской Федерации действуют более 6,1 тыс. междугородных автобусных маршрутов. На этом виде сообщения автомобильный транспорт успешно конкурирует с железнодорожным транспортом. Значительное развитие получил личный легковой автотранспорт. За последние 10 лет парк личных легковых автомобилей удвоился и составил более 23 млн. единиц, а в Москве он увеличился в 10 раз и достиг 3 млн. единиц. Автомобильный транспорт является одной из важнейших составляющих транспортного обеспечения безопасности страны в особый период. В то же время развитие автомобильного транспорта в России сталкивается с проблемами, требующими комплексного решения на федеральном и региональном уровнях. К ним, в первую очередь, следует отнести:

- значительный рост транспортных издержек вследствие снижения более чем в 2 раза эффективности использования автотранспортных средств;
- состояние правовой и нормативной базы является неудовлетворительным (не принят новый Устав автомобильного транспорта, не утверждены современные правила перевозок грузов и пассажиров и др.);
- в отрасли не обеспечивается надлежащее обновление и модернизация автомобилей и автобусов, структура парка грузовых автомобилей по типу кузова, грузоподъемности и виду потребляемого топлива не отвечает эксплуатационным требованиям, а многие выпускаемые отечественной промышленностью автотранспортные средства по своим основным параметрам не соответствуют международным стандартам;
- достигнутый уровень развития инфраструктуры, включая, в первую очередь, дорожную сеть, значительно отстает от темпов автомобилизации и не соответствует современным нормам и условиям эффективного функционирования автомобильного транспорта;
- слабое государственное регулирование и отсутствие целенаправленной автотранспортной политики обусловило недопустимое снижение доли

коммерческих перевозчиков (при перевозках грузов она составляет всего лишь около 20%, в то время как во многих странах ЕС не менее 40-45%);

- значительно снизилась роль таких важнейших регуляторов в осуществлении государственной политики на автотранспорте, как лицензирование и сертификация услуг;

- неудовлетворительно решаются вопросы развития легкового таксомоторного транспорта, льготного проезда пассажиров в городском и пригородном автобусном сообщении, обеспечения транспортных потребностей населения в сельской местности, повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на международном транспортном рынке и др.;

- ухудшилось взаимодействие автомобильного транспорта с другими видами транспорта, слабо развиваются мультимодальные и интермодальные перевозки грузов, в том числе в контейнерах, контейлерах, транспортных пакетах и др.;

- государство недополучает в значительных размерах бюджетные поступления вследствие развития “теневое” бизнеса в автотранспортном комплексе;

- до угрожающих размеров усилилось негативное влияние автомобильного транспорта на окружающую среду и безопасность дорожного движения.

Наличие указанных выше проблем и отсутствие в Федеральной Целевой Программе (ФЦП) “Модернизация транспортной системы России” Подпрограммы развития автомобильного транспорта, в которой комплексно рассматривались бы вопросы развития пассажирского и грузового автотранспорта, а также личного легкового автотранспорта, обусловило необходимость разработки Концепции развития автомобильного транспорта Российской Федерации на период до 2010 года. Приоритетными направлениями в решении основных проблем развития автомобильного транспорта на период до 2010 года предусмотрены:

- разработка и реализация унифицированных с европейскими нормами основных законов и нормативных правовых актов по обеспечению функционирования автотранспортной отрасли, в том числе: Устава автомобильного транспорта, технических регламентов, стандартов, правил перевозок грузов и пассажиров, новых двусторонних и многосторонних соглашений о международном автомобильном сообщении и других документов;

- модернизация и обновление автотранспортных средств, создание рациональной структуры парка грузовых автомобилей и автобусов на основе реализации установленных в европейских странах стандартов и требований, в том числе экологических (Евро-2, Евро-3 и Евро-4), предъявляемых к российской промышленности по повышению технического уровня автотранспортных средств

для ликвидации установившегося разрыва с международными нормами;

- создание экономических условий и механизмов для обновления автотранспортной и автодорожной инфраструктуры, обеспечивающей устойчивое функционирование отрасли;
- внедрение высокоэффективных транспортно-логистических технологий с использованием мультимодальных и интермодальных систем и телекоммуникационного обеспечения перевозок;
- совершенствование международных перевозок, с учетом ликвидации существующих административных, экономических и организационных барьеров при их выполнении и повышения конкурентоспособности российских перевозчиков;
- обеспечение взаимодействия автомобильного транспорта с другими видами транспорта и установление рациональной сферы его применения во всех видах сообщения.

Основные направления развития автомобильных дорог, повышения безопасности дорожного движения и реформированию городского пассажирского транспорта общего пользования рассматриваются в соответствующих подпрограммах ФЦП “Модернизация транспортной системы России”.

Стратегические приоритеты и принципы государственной автотранспортной политики

Особенности автомобильного транспорта, как объекта государственного управления, в условиях массовой автомобилизации требуют проведения единой целенаправленной государственной автотранспортной политики, реализуемой на федеральном, региональном и местном уровне. С учетом анализа сложившейся ситуации и мирового опыта эта политика должна строиться на основе следующих основных приоритетов и принципов.

1. В современных условиях опережающему развитию автомобильного транспорта в основных секторах его деятельности в сравнении с другими видами транспорта, как правило, нет альтернативы. Автомобилизация является не только следствием, но и одним из необходимых условий осуществления структурных изменений в экономике страны. В связи с этим должна быть уточнена роль автомобильного транспорта в перспективном транспортном балансе страны и осуществлена соответствующая корректировка государственной транспортной политики, в том числе с учетом обеспечения мобилизационных потребностей страны.

2. Рост парка автотранспортных средств и интенсивности движения

происходит независимо от государства и осуществляется за счет всех сфер предпринимательства, заинтересованных в расширении объемов и номенклатуры автотранспортных услуг, а также в результате неуклонного увеличения количества автомобилей в личном пользовании. При этом ограничение развития автомобилизации равносильно ограничению экономического роста в стране и потому неприемлемо с социально-экономической точки зрения.

3. Государство должно осуществлять регулирование автотранспортной деятельности на основе правовой базы и с использованием экономических механизмов (в том числе путем регулирования цен на топливо, транспортных тарифов, выделения льготных ссуд и кредитов и др.), не допуская ведомственного подхода и рассматривая автотранспортный комплекс как единое целое со всеми его позитивными и негативными эффектами, с участием различных организаций, включая ассоциации, некоммерческие объединения и др. Реализация этого принципа потребует комплексного совершенствования правовой базы автотранспортной деятельности с учетом особенностей всех ее видов и субъектов, усиления контроля за автотранспортной деятельностью, экономического оздоровления рынка автотранспортных услуг и повышения капитализации автотранспортного бизнеса.

4. Стратегическим направлением государственной экономической политики должно стать развитие автодорожной инфраструктуры темпами, адекватными росту интенсивности движения и нагрузок на автомобильные дороги. При этом проблему строительства, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог необходимо рассматривать как составную часть комплексного развития страны в целом и ее отдельных регионов.

5. При неизбежном увеличении объемов автомобильных перевозок грузов в условиях экономического развития страны и развитии малого бизнеса, государство должно регулировать темпы роста этих перевозок и парка грузовых автомобилей, в частности:

- способствовать разумному переключению грузов на другие виды транспорта и стимулировать развитие интермодальных перевозок;
- способствовать развитию терминальных систем, транспортной логистики, высокоэффективных транспортных технологий;
- поддерживать крупных транспортных операторов, не допуская чрезмерного роста грузового парка нетранспортных предприятий и организаций;
- для малых предприятий и индивидуальных предпринимателей предусматривать создание инфраструктуры по ремонту и техническому обслуживанию автомобилей, а также создавать равные конкурентные условия для их доступа на рынок автотранспортных услуг.

6. Важнейшей задачей государства должно быть уменьшение негативных

эффектов автомобилизации. Экономические последствия, динамика нарастания и системный характер этих эффектов заставляет рассматривать их как вызовы, значимость которых выходит за пределы автотранспортной системы. Повышение безопасности дорожного движения должно рассматриваться как важнейший приоритет государственной социально-экономической политики, при реализации которой вся деятельность федеральных и региональных органов управления должна быть скоординирована в рамках общенациональной программы, поддерживаемой на самом высоком государственном уровне и широко пропагандируемой. Меры по снижению экологического воздействия автотранспорта на окружающую среду должны проводиться системно и реализовываться, в первую очередь, посредством дифференцированного налогового регулирования, стимулирующего производство и эксплуатацию наиболее экологичных автомобилей, топлив и ресурсосберегающих транспортных технологий. Эти меры должны обеспечить реализацию принципа “загрязнитель платит”.

7. Требования к техническому уровню производимых в стране и импортируемых автомобилей должны вырабатываться и предъявляться на государственном уровне системно, с учетом комплекса экономических и социальных факторов, предусматривая усиление роли органов управления транспортом, ответственных за их эксплуатацию, а также совершенствование политики импорта производства автомобилей с ориентацией, прежде всего, на интересы их пользователей.

8. При проведении государственной автотранспортной политики по обеспечению функционирования и дальнейшего развития отрасли необходимо четкое разграничение функций федеральных, региональных и местных органов управления транспортом в зависимости от уровня решаемых проблем. Особое внимание при этом должно быть уделено межведомственному взаимодействию органов государственного управления на различных уровнях по наиболее актуальным проблемам развития автотранспортного комплекса, включая обеспечение безопасности его функционирования, интеграции в мировую транспортную систему, выведение из теневой экономики отдельных сегментов рынка автотранспортных услуг и по другим общенациональным проблемам.

9. В целях реализации основных принципов государственного регулирования автотранспортной деятельности рекомендуется проведение институциональных преобразований в виде создания крупных вертикально-интегрированных организационных структур с участием бизнеса и субъектов РФ, предназначенных для решения совместно закрепленных за ними задач по социально-экономическому развитию страны, обеспечению безопасности функционирования хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта. В

области совершенствования грузовых перевозок на автомобильном транспорте в Подпрограмме должна быть предусмотрена разработка и реализация комплекса мер по дальнейшему расширению рынка автотранспортных услуг, обеспечению ускорения товародвижения и сокращению автотранспортных издержек. При этом важнейшими направлениями повышения эффективности системы товародвижения являются:

- широкое применение транспортно-логистических технологий;
- опережающее развитие специализированных автотранспортных терминалов и многопрофильных мультимодальных терминальных комплексов в основных транспортных узлах и на крупных промышленных предприятиях;
- информационно-телекоммуникационное обеспечение участников транспортного процесса на базе создания разветвленной сети региональных и межрегиональных информационно-логистических центров.

При осуществлении перевозок грузов в смешанном сообщении с участием других видов транспорта должны быть созданы условия для опережающего развития контейнеризации с использованием стандартных универсальных и специализированных контейнеров и транспортных пакетов в интермодальных и мультимодальных технологиях. Следует также реализовать комплекс мероприятий по внедрению контрейлерных систем на маршрутах с наиболее напряженными грузопотоками, в том числе в системе международных транспортных коридоров. Для повышения эффективности автотранспортного обслуживания транспортных узлов и крупных грузообразующих объектов необходимо создание системы оперативного управления работой автомобилей, принадлежащих различным владельцам, а также системы комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания хозяйствующих субъектов различных секторов экономики с возложением на договорной основе функций координирующего органа по управлению этой работой на головное предприятие по обслуживанию транспортного узла. В целях дальнейшего развития и повышения эффективности междугородных перевозок грузов следует разработать и реализовать механизм стимулирования загрузки автомобилей на маршрутах при их возврате или в попутном направлении, с учетом возрождения в подотрасли АТОП системы транспортно-экспедиционных предприятий, контрольно-диспетчерских пунктов, центров поиска и распределения грузов и оперативного управления перевозками этих грузов. Необходимы целенаправленные действия по стимулированию укрупнения перевозчиков и созданию многопрофильных автотранспортных компаний, располагающих развитой производственной инфраструктурой. В период до 2010 года следует разработать и реализовать экономические механизмы обеспечения приоритетного развития автотранспортных предприятий общего

пользования с учетом ускоренного обновления их автомобильного парка до уровня, обеспечивающего значительное увеличение доли перевозок грузов на коммерческой основе, и разграничения сфер деятельности АТОП и нетранспортных предприятий. Для поддержки автопредприятий общего пользования, а также предпринимателей, намеренных создавать логистическую автотранспортную инфраструктуру, должны быть использованы механизмы государственного субсидирования процентных ставок по банковским кредитам и другие механизмы государственной поддержки. Должен быть установлен принцип распределения транспортной работы по государственным заказам путем проведения конкурсов (тендеров) с участием перевозчиков всех видов собственности. В области развития рынка международных перевозок необходимы централизованные действия по реализации комплекса мер, в том числе:

- отстаивание законных интересов России при совершенствовании механизмов определения квот в рамках многосторонних и двусторонних соглашений об организации автомобильного сообщения, а также при пересмотре базовых условий этих соглашений;

- совершенствование транспортно-таможенных технологий, сокращение объема и ускорение проведения контроля на пограничных переходах, стандартизация процедур контроля и создание совместных служб для его проведения на погранпереходах, увеличение продолжительности работы автомобильных пунктов пропуска, обустройство и укомплектование их необходимым оборудованием и персоналом;

- повышение конкурентоспособности российских перевозчиков на рынке международных автомобильных перевозок и обеспечение уровня равновыгодного паритета с иностранными перевозчиками на основе создания максимально благоприятного налогового режима при осуществлении перевозочной деятельности, проведения политики разумного протекционизма с применением мер тарифного и нетарифного регулирования условий работы на рынке международных перевозок, совершенствования законодательных гарантий стабильности условий предпринимательской деятельности и правовой защищенности перевозчиков и обеспечения их инвестирования (в том числе лизингового) и кредитования;

- осуществление модернизации и ускоренное обновление автотранспортных средств для международных перевозок грузов и пассажиров за счет их приобретения на первом этапе (до 2008 года) в зарубежных фирмах, а также и у отечественных производителей, освоивших выпуск грузовых автомобилей и автобусов, отвечающих международным требованиям;

- развитие терминальной системы и инфраструктуры транспортно-дорожного сервиса, обеспечивающей расширение номенклатуры и повышение

качества услуг, в первую очередь, в зонах международных транспортных коридоров;

- разработка и внедрение на основных международных транспортных маршрутах высокоэффективных транспортно-логистических технологий перевозки грузов в контейнерах, контейнерах, транспортных пакетах и других;

- развитие информационного и телекоммуникационного обеспечения перевозок с использованием спутниковых систем и бортовых средств связи;

- увеличение доли российских перевозчиков в объемах международных перевозок грузов за счет ликвидации существующего дисбаланса с отдельными западноевропейскими государствами и странами Балтии, а также значительного сокращения доли перевозчиков третьих стран на основе введения моратория для этих перевозчиков по отдельным направлениям и странам.

Дальнейшее увеличение объемов международных автомобильных перевозок грузов должно обеспечиваться за счет переключения высокоценных видов экспортно-импортной продукции с других видов транспорта на автомобильный транспорт на направлениях и маршрутах, характеризующихся условиями для более эффективного использования автомобилей (сокращение сроков доставки, обеспечение сохранности грузов, доставка “от двери до двери” и др.). Важным резервом роста объемов международных перевозок грузов автотранспортом, в том числе транзитных, является развитие внешнеэкономических связей со странами Юго-Восточной Азии (Китай, Монголия, Иран, Пакистан и др.) и Ближнего Востока (Турция, Сирия, Иордания, Ирак). В связи с усилением интеграции государств-участников СНГ и ожидаемым изменением структуры внешнеторговых грузов объем перевозок этих грузов автомобильным транспортом на рынке СНГ также значительно возрастет. Особое внимание должно быть уделено устранению на рынке международных автотранспортных услуг существующих барьеров, связанных с процедурами на границах, ограничениями по полной массе и габаритам автотранспортных средств, односторонними фискальными действиями, бюрократическими формальностями. В связи с предстоящим вступлением России в ВТО государством должны быть приняты неотложные меры по защите интересов российских перевозчиков на международном автотранспортном рынке, рассматривая эту задачу как одну из наиболее приоритетной. В области пассажирских автотранспортных услуг необходимо предусмотреть приоритетное развитие общественного пассажирского транспорта, включая автобусного, во всех видах сообщения, в том числе на междугородных и международных маршрутах. При этом следует учитывать, что основные вопросы общественного развития городского и пригородного пассажирского транспорта рассмотрены в соответствующей подпрограмме ФЦП “Модернизация транспортной системы России”. В связи с этим необходимо дополнительно уделить особое внимание

реализации мероприятий по развитию автобусного транспорта на междугородных и международных маршрутах и в сельской местности с учетом обеспечения транспортной доступности для жителей всех населенных пунктов на основе увеличения маршрутной сети и повышения регулярности движения автобусов. Должна быть выработана единая государственная политика регулирования развития личного легкового автотранспорта, негативные последствия которого становятся несовместимыми с эффективным функционированием автотранспортного комплекса в целом, в первую очередь, в крупнейших и крупных городах. Решение проблемы по возрождению легкового таксомоторного транспорта, объемы перевозок которым за последние 10-12 лет сократились более чем в 30 раз, должно быть осуществлено, в основном, на региональном уровне на основе разрешительной системы его работы, использования существующей и создания новой производственно-технической базы и обеспечения условий для значительного увеличения парка автомобилей такси. Наряду с возрождением легкового таксомоторного транспорта на региональном уровне целесообразно проведение мероприятий по развитию проката легковых автомобилей и “лимузинного сервиса”. При этом должен быть разработан пакет нормативных правовых документов, предусматривающих государственное регулирование этого сегмента автотранспортных услуг с учетом усиления контроля и ответственности владельцев личных автомобилей за несанкционированное предоставление транспортных услуг населению. Неотложные меры должны быть приняты по развитию централизованных диспетчерских служб управления линейной работой автобусного и легкового таксомоторного автотранспорта в различных видах сообщения, с применением современных средств связи. Следует ограничить развитие служебного легкового автотранспорта и сократить весьма высокие расходы на его содержание, превышающие примерно в 2 раза расходы на общественный пассажирский автобусный транспорт. В области модернизации и обновления парка автотранспортных средств необходимо принять меры по списанию устаревших и амортизированных грузовых автомобилей и автобусов, совершенствованию структуры парка по грузоподъемности, типу кузова, видам потребляемого топлива, с учетом приведения в соответствие с требованиями широкого внедрения эффективных технологий перевозок грузов, повышения качества обслуживания пассажиров и грузовладельцев, снижения негативного влияния автомобилей на окружающую среду и обеспечения безопасности дорожного движения. Для модернизации и обновления парка автотранспортных средств в соответствии с требованиями рынка автотранспортных услуг и условиями эксплуатации автомобилей должны быть предусмотрены следующие меры:

- разработка и реализация экономических и финансовых механизмов,

обеспечивающих ускоренную замену изношенных автомобилей, включая создание целевых фондов для приобретения новых автомобилей, использование льготного банковского кредита и др.;

- совершенствование систем лицензирования и сертификации автотранспортных средств, с учетом значительного увеличения доли лицензируемой автотранспортной деятельности;

- выработка оптимальной политики в области производства автотранспортных средств в России и ее импорта, с учетом стимулирования ввоза только тех видов автотранспортных средств и комплектующих изделий, которые пока не могут производиться в России;

- широкое развитие при поддержке государства и финансовых структур системы лизинга автотранспортных средств, в первую очередь, для пополнения парка предприятий АТОП;

- реализация сервисной системы технического обслуживания и ремонта автомобилей, включая осуществление “фирменного” сервиса на предприятиях автопрома.

При этом особое внимание должно быть уделено модернизации и обновлению парка автотранспортных средств на предприятиях, осуществляющих социально-значимые перевозки, перевозки опасных, скоропортящихся, крупногабаритных, тяжеловесных и других особых грузов, а также на предприятиях, выполняющих государственную обязанность по мобилизационным заданиям. В области экологической безопасности все более актуальной становится проблема выработки единой государственной экологической политики, направленной на снижение уровня негативного воздействия автомобилизации на окружающую среду и здоровье населения и приведения его в соответствие с достигнутым в большинстве европейских стран. В предстоящий период первостепенное значение приобретают мероприятия по повышению экологической безопасности автомобилей и транспортных потоков на городских улично-дорожных сетях; улучшению качества традиционных моторных топлив, значительному расширению применения альтернативных топлив, включая природный газ; обеспечению вторичной переработки и утилизации отходов автотранспортной деятельности, обеспечению экологического образования и воспитания и др. Решение важнейшей проблемы по обеспечению безопасности дорожного движения и снижению ущерба от дорожно-транспортных происшествий, превышающего в настоящее время 300 млрд. руб. в год, будет осуществляться в соответствии с подпрограммой “Безопасность дорожного движения”, являющейся составной частью ФЦП “Модернизация транспортной системы России”. Однако указанная подпрограмма должна быть уточнена с учетом реализации в стране

государственной политики регулирования развития автомобильного транспорта, ожидаемого значительного увеличения количества личных легковых автомобилей, усиления ответственности нарушителей действующих правил и норм безопасного функционирования автомобильного транспорта, регулирования основных параметров автомобилизации, периодического обязательного повышения квалификации водителей в системе специального дополнительного образования. Научная поддержка автотранспортного бизнеса. В предстоящий период необходимо предусмотреть усиление научной поддержки развития автотранспортной отрасли на основе увеличения объема выполняемых исследований по наиболее актуальным направлениям и проблемам автомобильного транспорта, включая следующие:

- подготовка новых законопроектов и других нормативно-правовых документов, обеспечивающих повышение эффективности функционирования автотранспортного комплекса;
- разработка отраслевых программ по созданию и внедрению высокоэффективных транспортно-логистических технологий товародвижения, развитию международных и междугородных перевозок грузов и пассажиров, улучшению условий охраны труда, сокращению расхода энергоносителей и ресурсосбережению, снижению негативного влияния автомобилизации на окружающую среду и др.;
- создание системы мониторинга состояния рынка автотранспортных услуг по регионам и основным автомагистралям страны;
- разработка экономических и финансовых механизмов, обеспечивающих эффективное развитие рынка автотранспортных услуг;

Кадровое обеспечение.

Решение проблемы кадрового обеспечения отрасли должно осуществляться по следующим основным направлениям:

- увеличение выпуска специалистов с высшим и средним автотранспортным образованием, в первую очередь, по специальностям: “Автомобили и автомобильное хозяйство”, “Организация перевозок и управление на автомобильном транспорте”, “Транспортная логистика” и другим;
- повышение требований к качеству подготовки работников массовых профессий (водителей автомобилей, ремонтных рабочих и других);
- обновление содержания автотранспортного образования и его учебно-методического обеспечения с учетом использования в обучении новейших информационных технологий, подготовки и издания современных учебников и учебных пособий;
- укрепление и развитие материально-технической базы в высших и средних специальных учебных заведениях, учебно-курсовых комбинатах и

автошколах;

- создание системы и обеспечение переподготовки и повышения квалификации руководителей автотранспортных предприятий, работников транспортной экспедиции и транспортно-дорожного сервиса;

- создание социально-экономических условий для закрепления кадров в отрасли (повышение заработной платы, обеспечение охраны труда, увеличение рабочих мест, возрождение системы социального обеспечения путевками в санатории, дома отдыха, пионерские лагеря, установление других социальных гарантий), в увязке с отраслевой Программой содействия занятости.

В отрасли должна быть обеспечена комплексная система непрерывного образования и переподготовки кадров на основе целевых заказов и освоения новейших достижений отечественной и зарубежной теории и практики обучения специалистов.

С учетом изложенных выше концептуальных направлений и задач необходимо дополнить ФЦП “Модернизация транспортной системы России” комплексом важнейших системных мероприятий по развитию автомобильного транспорта до 2010 года, которые могут быть представлены в виде соответствующей Подпрограммы наравне с подпрограммами развития других видов транспорта. В результате выполнения мероприятий указанной Подпрограммы будут устранены весьма существенные недостатки и негативные тенденции на автомобильном транспорте, усилится его положительное влияние на развитие экономики и социальной сферы страны. Автотранспортная отрасль в составе единой транспортной системы России в процессе реализации важнейших программных мер выйдет из предкризисного состояния и обеспечит полное удовлетворение возрастающих потребностей всех секторов экономики и населения страны в перевозках грузов и пассажиров. При этом будут повышены эффективность, надежность и безопасность функционирования автотранспортного комплекса, а также улучшена его мобилизационная готовность для использования в чрезвычайных ситуациях. К 2010 году будут достигнуты следующие основные показатели развития автомобильного транспорта:

- объем основных автотранспортных услуг (перевозки грузов и пассажиров) возрастет на 33-35%, а в международном сообщении – не менее чем на 65-70%;

- объем перевозок грузов в контейнерах и транспортных пакетах, в том числе по интермодальной технологии, увеличится не менее чем в 3,0 раза, а уровень освоения контейнеро- и пакетопригодной продукции достигнет 50-55%;

- на междугородных перевозках на 35-40% сократятся порожние пробеги грузовых автомобилей, в 2 раза увеличится их производительность и в 1,25 раза

возрастет скорость товародвижения;

- доля коммерческого грузового автотранспорта (в том числе транспорта общего пользования) в объеме транспортной работы возрастет не менее чем в 1,5 раза;

- повысится конкурентоспособность российских международных автомобильных перевозчиков, их доля в объеме перевозок внешнеторговых грузов возрастет не менее чем в 1,5 раза, а на транспортном рынке СНГ не менее чем в 2 раза, и достигнет 50-55%, т.е. до уровня равновыгодного паритета;

- транспортная подвижность населения страны и качество его обслуживания пассажирским автотранспортом повысится не менее чем на 15-20%, на междугородных линиях и в сельской местности в 1,2 раза возрастет количество автобусных маршрутов и повысится регулярность движения автобусов;

- снизится негативное влияние автотранспорта на окружающую среду и повысится безопасность дорожного движения на 12-15%, что может быть оценено в размере до 1,5% от ВВП;

- суммарные транспортные издержки при выполнении основных автотранспортных услуг сократятся на 25-30%, что даже без учета внеотраслевого эффекта составит не менее 400 млрд. руб. в год.

Доля автомобильного транспорта в объеме перевозок грузов, осуществляемых всеми видами транспорта, с учетом объема перевозок промышленным автотранспортом, повысится до 70-75%, а в объеме перевозок пассажиров, с учетом выполняемых поездок личным легковым автотранспортом, - не менее 77%, что будет соответствовать достигнутому уровню в развитых странах мира.

Автомобильная промышленность является ведущей отраслью отечественного машиностроения, определяющей экономический и социальный уровень развития страны.

Ситуацию в российской автомобильной промышленности в последние несколько лет можно охарактеризовать как неоднозначную. С одной стороны, происходил бурный рост рынка, вызванный, в том числе, ростом покупательской способности населения, развитием потребительского кредитования и укреплением национальной валюты. С другой стороны, постоянно сокращалась доля отечественных производителей на автомобильном рынке при одновременном усилении конкуренции внутри ценовых сегментов.

Прогнозируя рост автомобильного рынка и изменение предпочтений потребителей, в Российской Федерации с 2005 года для привлечения инвестиций иностранных автопроизводителей был введен режим «промышленной сборки», предусматривающий поэтапную локализацию производства автомобильной техники

и компонентов на территории России. В результате часть прямого импорта автомобильной техники была замещена продукцией, произведенной в Российской Федерации.

Однако приход ведущих иностранных автопроизводителей, ввиду малого объема требуемых по законодательству минимальных производственных мощностей (25 тыс. автомобилей в год), не сформировал предпосылок для создания экономически оправданных современных производств автокомпонентной отрасли.

Результаты государственной политики по привлечению иностранных инвестиций в автомобильную промышленность, положительные, в первую очередь, для конечных потребителей, оказались недостаточными для её полноценного развития. В связи с чем, Правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики 10 ноября 2009 г. было принято решение о разработке программы развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года.

Стратегия развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года (далее Стратегия) разработана на основании:

Решения Правительственной комиссии по повышению устойчивости развития российской экономики (протокол заседания от 10 ноября 2009 г. № 23, пункт 2);

Основных направлений антикризисных действий Правительства Российской Федерации на 2010 год, одобренных на заседании Правительства Российской Федерации (протокол от 30 декабря 2009 г. № 42, пункт 2.3.3. «Развитие ключевых высокотехнологичных и инфраструктурных отраслей экономики»);

Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р);

Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р);

законодательных и иных нормативных правовых актов в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации.

Стратегия предназначена:

- для определения приоритетных направлений развития автомобильной промышленности Российской Федерации на среднесрочную и долгосрочную перспективу и путей их реализации;

- для обеспечения на основе государственно-частного партнерства согласованности действий органов государственной власти различных уровней и бизнеса по ключевым направлениям развития отрасли в среднесрочной и

долгосрочной перспективе;

- для определения перспективных направлений по разработке и корректировке законодательной и нормативной правовой базы развития автомобильной промышленности;
- для принятия решений на государственном уровне по разработке и реализации целевых программ и проектов развития автомобильной промышленности.

Настоящая Стратегия включает в себя следующие основные блоки:

- оценку текущего состояния и основных системных проблем развития автомобилестроения в России;
- определение целевых сценариев развития для четырех ключевых сегментов российского автомобилестроения – легковых автомобилей, легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов, для сегмента производителей автокомпонентов;
- развитие национальной базы НИОКР и автомобильных кластеров;
- комплекс государственных мер поддержки отечественной автомобильной отрасли с планом мероприятий по их реализации на среднесрочную перспективу;
- оценку потребности в инвестициях для реализации выбранных целевых сценариев развития и источников их финансирования;
- ожидаемые результаты реализации Стратегии;
- описание организационного обеспечения реализации Стратегии.

Роль автомобильной промышленности в мировой экономике и особенности ее развития в России и за рубежом

В последнее время экономика России переживает нелегкие времена. Процесс глобализации, о котором появляется все больше и больше разносторонних мнений, вовлекает в себя все новые и новые государства. Перед Россией, как перед экономически слабым в настоящее время государством, существует реальная угроза стать сырьевым придатком высокоразвитых стран. Необходимо срочно позаботиться об обеспечении национальной безопасности путем восстановления и форсированного развития различных отраслей промышленности. Поскольку одним из элементов национальной безопасности является наличие собственного научно-технического потенциала, то в этой связи особенно актуальным является развитие отечественной автомобильной промышленности, которая, развиваясь на основе достижений фундаментальной и прикладной науки и, являясь двигателем научно-технического прогресса, дает импульс развитию многих отраслей. Необходимо также учитывать, что автомобилестроение и в промышленно развитых странах, и в России было и остается ведущей отраслью машиностроения, одной из ключевых

отраслей, влияющих на стабилизацию процессов экономического и социального развития общества, и с каждым годом ее значение все более увеличивается. После распада СССР произошло разрушение хозяйственных связей, в значительной степени было прекращено характерное для советских времен мощное государственное финансирование автомобильной промышленности, которая является очень инвестиционноемкой сферой производства. В результате, в течение последнего десятилетия автомобилестроение России испытывает инвестиционный «голод». Ежегодный объем привлекаемых инвестиций, составляющий порядка 200 миллионов долларов, как минимум в десять раз меньше требуемого. Поэтому очень актуальным является изучение причин столь низкой инвестиционной активности в этой области и поиск путей их преодоления. Кроме того, проблема научного поиска и практической апробации методов организации управления инвестиционными процессами на уровне крупнейших машиностроительных предприятий России в настоящее время относится к разряду самых острых. Формирование условий для привлечения инвестиций и оптимального их использования на российских «предприятиях-гигантах», созданных в период директивноплановой экономики и рассчитанных на выпуск массового «монопродукта», занимает важное место в решении этой проблемы. Его смысл состоит в том, чтобы организационно обеспечить процесс передачи технологий и методов управления производством от ведущих зарубежных компаний с одновременной трансформацией существующих производственно-хозяйственных комплексов в высококонкурентные на внутреннем и мировом рынках структуры. Отсутствие комплексной организации управления в экономике бывшего СССР на протяжении многих лет вызывало межведомственную разобщенность в функционировании крупных промышленных комплексов, избавления от которой тщетно искали в «совершенствовании» оргструктур, отрывая его от объективной основы организации управления технологических процессов создания и реализации конечной продукции. С процессом интеграции субъектов отечественной экономики в мирохозяйственные связи, появлением необходимости формирования инвестиционной политики на «мезоуровне», проблема организации управления крупными хозяйственными комплексами еще более усложнилась. Задачи определения стратегии России в отношении иностранного капитала поднимаются в исследованиях ведущих отечественных специалистов. Закономерно, что основное внимание в этом вопросе уделяется созданию нормальных правовых условий для иностранных инвестиций, обозначению фактора политической и экономической стабильности. Однако открытым вопросом остается готовность самих крупных хозяйственных комплексов, по-прежнему остающихся основой российской экономики, к равноправному, профессиональному сотрудничеству с иностранными компаниями. Проблемы предотвращения риска преобразования этих

предприятий по сути в «филиалы» ТНК в результате зарубежного инвестирования, поиски направления приоритетного использования прямых инвестиций в качестве «импульса» для начала становления национального, конкурентоспособного машиностроения (как это происходило в Южной Корее и Малайзии, а еще раньше в Японии и странах Западной Европы) представляются очень актуальными. В этой связи в настоящей работе делается попытка выработки стратегии привлечения инвестиций в автомобилестроение России для ее успешного развития на основе анализа развития мировой автомобильной промышленности. Поэтому, актуальность данного вопроса обусловлена также необходимостью изучения зарубежного опыта, в частности государств Юго-Восточной Азии.

Автомобилизация - один из самых устойчивых и динамичных процессов, сопровождающих развитие человечества за последние десятилетия. Мировая практика показала, что никакие экономические и внешнеэкономические меры и явления не способны его существенно затормозить. Двигатель внутреннего сгорания сыграл такую же революционную роль, как и паровой двигатель в XVIII XIX вв. Например, уже в период между мировыми войнами автомобилестроение стало одной из ведущих отраслей промышленности многих стран, особенно США: здесь на него в это время приходилось свыше четверти всего станочного парка и более 40 % валовой продукции машиностроения. Есть аксиома: автомобилестроение — локомотив экономики. Она была верна в XX веке, когда человечество в массовом порядке садилось за руль, а потом из послевоенного пепла поднялись Германия и Япония, позже продемонстрировали быстрый рост Испания, Польша. Чехия. Она не утратила актуальности и в начале XXI века, когда мы наблюдаем за подъемом в странах Азии и Латинской Америки. Но здесь необходимо сделать небольшое отступление. Если рассмотреть прошедшее столетие с позиций технологических укладов, то мы заметим, что автомобиль являлся основным ядром технологического уклада, относящегося к периоду с начала XX века по 90-е годы. Но уже в 80-е происходит формирование нового ядра технологического уклада — электронной промышленности и информационных технологий, которые постепенно становятся доминирующими. Поэтому в 80 - 90-е годы автомобильная промышленность считалась среднетехнологической отраслью, однако сегодняшнее оснащение автомобиля компьютерами, навигационными системами и системами спутниковой связи определяет высокотехнологичность будущего развития автомобилестроения. Конечно, справедливо считается, что эта отрасль достигла своей зрелости (имеются ввиду ведущие автомобильные компании мира), но, благодаря введению новых технологий, ее развитие обладает хорошими перспективами. Автомобилестроение и в промышленно развитых странах, и в России было и остается ведущей отраслью машиностроения и одной из ключевых

отраслей, влияющих на стабилизацию процессов экономического и социального развития общества. В отдельные периоды развития автомобильная промышленность обеспечивала до четверти экономического роста в ведущих странах. Известный американский менеджер - Ли Якокка так оценивает значение автомобильной промышленности для безопасности страны и решения социальных проблем: «Сегодня наши крупнейшие промышленные работодатели сосредоточены в автомобильной индустрии, сталелитейной электронной и текстильной промышленности. Если мы хотим спасти миллионы рабочих мест, нам следовало бы поддержать эти отрасли. Именно они создают рынки, как для сферы услуг, так и для отраслей высокой технологии. Они также решающим образом обеспечивают национальные интересы... Без прочной индустриальной базы мы можем распрощаться с нашей национальной безопасностью. Мы можем также послать прощальный привет большинству рабочих мест, приносящих высокую добавленную стоимость. Отнимите у Америки ее промышленные рабочие места, на которых заработная плата составляет от 10-15 долл. в час, и вы подорвете нашу экономику. Хоп, и средний класс исчез!» . Она дает импульс развитию многих отраслей. Мировое автомобилестроение доказало, что развитие этой отрасли приводит к мультипликативному эффекту в смежных отраслях экономики и устойчивому росту занятости населения, как в производстве автомобильной техники, так и в обслуживании автомобильного транспорта. Так, одно рабочее место в автомобилестроении обеспечивает около 10 рабочих мест в смежных отраслях. Например, в США в сфере производства, смежных отраслях, на автотранспорте и дорожном хозяйстве заняты 12.5 млн. человек, т.е. каждый шестой работающий в промышленности. В автомобильной отрасли Европейского Сообщества занято 1,7 млн человек, т.е. более 8% занятости всей промышленности. В автомобильной промышленности России занято до десяти процентов трудоспособного населения, и любое сокращение производства влечет за собой пополнение армии безработных и, как следствие, дополнительную нагрузку на социальные статьи бюджета. Остановка заводов, а это, как правило, градообразующие предприятия, создает социальную напряженность в регионах. Поэтому эффективность работы авто предприятия тесно связана с решением социальных проблем в регионе и в стране в целом. Так, только в АО КАМАЗ более 80 тыс. работающих, а заказы АО КАМАЗ обеспечивают десятки тысяч рабочих мест для поставщиков сырья, комплектующих, оборудования, в транспортных и строительных организациях. Предприятия автомобилестроения тесно связаны с такими отраслями, как металлургическая, нефтехимическая, электротехническая, текстильная, станкостроительная промышленность, являясь крупнейшим потребителем их продукции, тем самым, влияя на их развитие. Например, в США

автомобилестроение потребляет 15% стали, 46% ковкого чугуна, 70% натурального и 59% синтетического каучука. На долю этой отрасли приходится треть отгрузок американского станкостроения, в ней работает 50% промышленных роботов и манипуляторов.

Таблица 1.

Товарная структура оборота розничной торговли в России,

(в процентах к итогу)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Все товары	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Непродовольственные товары	57,8	54,3	56,8	55,5	53,5	55,1	54,1	53,0	51,9	53,5
Швейные изделия	10,5	10,5	11,6	8,8	8,2	8,9	8,5	8,7	8,7	8,9
Легковые автомобили	1,7	2,6	2,9	4,1	5,3	3,6	5,1	6,3	6,7	6,0

Автомобильная промышленность повышает товарооборот (см. табл.1). Из таблицы наглядно видно увеличение доли легковых автомобилей в структуре розничной торговли. Причем, среди непродовольственных товаров, в последние годы этот показатель уступает лишь швейным изделиям, на которые приходится около девяти процентов. В промышленно развитых странах на долю готовых легковых автомобилей приходится (но стоимости) 7-8% общего объема экспорта и 13-15% - экспорта машин и оборудования. Европейская автомобильная промышленность играет ведущую роль в -экономике Европейского Экономического Сообщества (ЕЭС). Ее оборот превышает 400 млрд евро, т.е. более 10% всего производственного оборота ЕЭС, капиталовложения составляют 11%. Положительный внешнеторговый баланс отрасли, составляющий около 15 млрд евро, является не только весомым вкладом в общий баланс Европейского Союза, но и основой его экономического процветания. Около 10 % всего производства автомобильной промышленности России идет на экспорт, (см. табл.2)

Таблица 2.

Удельный вес экспорта автомобилей в их
производстве в Российской Федерации

Экспорт Удельный

вес экспорта

в производстве

России, %	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1995	1996	1997	1998	1999	2000
-----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Автомобили легковые,

тыс.шт.	210	151	105	80,4	69,9	118	16,7	10,4	4,9	8,3	7,3	12,2
---------	-----	-----	-----	------	------	-----	------	------	-----	-----	-----	------

Автомобили грузовые,

тыс.шт.	22,9	13,9	6,4	11,7	14,5	12,9	25,4	17,4	10,7	9,6	8,3	7,0
---------	------	------	-----	------	------	------	------	------	------	-----	-----	-----

Уникальное сочетание технической сложности продукции и крупных объемов производства ставит автомобильную промышленность на ведущее место среди товаропроизводящих отраслей в любой развитой стране. Состояние автомобильного рынка является не только показателем экономического благополучия страны, но и мощным рычагом в развитии товарно-денежных отношений. Существенное значение автомобильной промышленности в экономике любой страны связано с постоянной потребностью человека в автомобильной технике, определяющей также развитие многих других отраслей и, как следствие, экономики в целом. И совсем не случайно, что уровень жизни, за подъем которого так энергично, но пока безуспешно сражаются российские политики и экономисты, значительно выше в тех странах, где автомобильная промышленность является высоко развитой отраслью. Во всех развитых странах автомобиль уже стал символом экономического, социального, научно-технического прогресса. В наиболее развитых странах доля продукции машиностроения составляет: в Западной Европе 38-40%, в США - 40%, в Японии - 50%. Доля автомобильной промышленности во внутреннем валовом продукте США и Франции составляла - 5%, в Японии и Германии - 9-10%. Мировой опыт свидетельствует, что наличие отечественной автомобильной промышленности — один из основных элементов обеспечения национальной безопасности и основа международного сотрудничества. Экономику любой страны характеризуют валовой внутренний продукт (ВВП) и производство продукции автомобилестроения. Чем лучше развита автомобильная промышленность в стране, тем выше доля ВВП этой страны в мировом производстве. Кроме того, важность автомобилестроения как элемента национальной безопасности в России подтверждает тот факт, что 85% средств вооружения, от пусковых установок до полевых кухонь — построены на автомобильном шасси.

Автомобильное производство развивается на основе достижений фундаментальной и прикладной науки и является весьма важным двигателем научно-технического прогресса, являясь одним из основных разработчиков и потребителей прогрессивных технологий, поскольку подготовка к производству каждой новой модели требует новых технических и технологических решений как в автомобилестроении, так и в смежных отраслях промышленности. Так как автомобильная промышленность производит и продает очень сложную продукцию, которая должна удовлетворять требованиям со стороны рынка и законодательства, она имеет огромные возможности для научного исследования и разработок. Ежегодные расходы на исследования и разработки в Европе на автомобильную промышленность оцениваются в 15 млрд евро, что составляет 40% мировых средств, затрачиваемых на это. Разработка концептуальных автомобилей

способствует росту всякого рода инноваций, без которых не бывает длительного и мощного экономического подъема. «...Без них отечественная экономика даже не рухнет, а просто незаметно растворится, поглощенная более творчески активными капиталами». На автомобильных предприятиях США, как известно, зародилось конвейерное производство (так называемый фордизм). Автомобильная отрасль - главный потребитель средств гибкой автоматизации, роботизации и компьютеризации, новых конструкционных материалов. Научно технический прогресс проявляет себя и в совершенствовании методов и способов организации производства автомобилей и их сбыта. Эта отрасль буквально «впитывает» в себя все новые и новые достижения НТП, который в настоящее время является одним из главных факторов экономического роста («японское чудо» осуществлено благодаря НТП). В России на долю предприятий, производящих машины, оборудование, приборы и транспортные средства приходится около трети затрат на технологические инновации, а среди всех предприятий, передававших новые технологии (технические достижения), доля этих предприятий достигает свыше 60%. Автомобильная промышленность формирует наряду с емким рынком сырья еще и рынок вторичного сырья, таким образом, комплексно решается проблема ресурсосбережения. Автомобильная промышленность способствует решению многих хозяйственных задач, в том числе строительство (жилищное и дорожное), сельское хозяйство, оборона страны и пр.; создание удобства жизни — комфортного, быстрого передвижения; доставка грузов в недоступные для других видов транспорта регионы. Дорожный транспорт в Европейском Союзе обеспечивает 85% пассажирских и 70% грузовых перевозок.

Особую социальную важность имеет развитие автобусостроения в странах с малой обеспеченностью населения легковыми автомобилями. Там автобус остался основным транспортным средством в больших и средних городах и практически единственным — в малых городах и сельской местности. Это напрямую относится к России, в которой автобусный транспорт общего пользования выполняет около 70 % общего объема внутригородских перевозок и почти 60 % пассажирооборота во внегородском сообщении (половина из этих перевозок — в сельской местности). В целом обеспеченность автобусами общего пользования составляет 55—60 %. Необходимые годовые поставки оцениваются в 80— 85 тыс. шт. Кстати, в США с их чрезвычайно высоким уровнем автомобилизации до сих пор не только сохраняются, но и развиваются две неформальные системы пассажирских перевозок — система общественного транспорта, занятая городскими и внегородскими перевозками, и система школьных автобусов, в которой находятся почти 80 % всего автобусного парка. Автомобиль, в начале века пришедший на смену лошади и повозке, превратился в конце века в основное транспортное

средство, заставив инженерную мысль работать не только над его совершенствованием, но и над созданием мощных транспортных систем для обеспечения перевозок грузов, пассажирских перевозок, над развитием сети автодорог и совершенствованием их покрытий. В развитых странах автомобильная промышленность сыграла важную роль в развитии научно-технического потенциала и, как следствие, конкурентоспособности.

В настоящее время основными лидерами мирового автомобильного рынка являются США и Япония, и это при том, что автомобильная промышленность Японии моложе на 50 лет. Уже через 30 лет своего развития, в 80-е годы, она опередила США по производству автомобилей. Фордовский конвейер заработал в 1913 г., а к середине 1920-х годов автомобилями обзавелась половина американских семей. В 1950 году уровень автомобилизации населения США был настолько высок, что англичане его достигли лишь к 1980 году. Причина — удачное сочетание потребностей и возможностей американцев, т.е. высокого жизненного уровня, наличие собственной нефти, меньшей, чем в Европе, плотности железнодорожной сети при огромных расстояниях. В то время как странам Европы и Японии приходилось восстанавливать свою промышленность после второй мировой войны. Вообще, мировые войны сыграли существенную роль в развитии мирового автомобилестроения. Именно в годы мировой войны, когда европейские автомобильные фирмы временно ушли с мирового рынка, США смогли развернуть колоссальную по масштабам того времени автоиндустрию не только для обслуживания внутреннего рынка, но и для удовлетворения растущего спроса во всем мире. В итоге к 1950 году на США приходилось 75% мирового автомобильного производства. Одна только «Дженерал Моторс» выпустила больше легковых автомобилей, чем все западноевропейские фирмы, вместе взятые. В 50-е годы в США объемы производства автомобилей превосходили покупательский спрос, в результате в 1960 году из 6.700 тысяч произведенных автомобилей продано было лишь 6.145 тысяч. Наличие больших запасов заставляло производителей увольнять рабочих и закрывать заводы и вынуждало прибегать к различным системам скидок. Например, возврат части денег, если поднимется объем продаж (с декабря 1960 года по апрель 1961 года по сравнению с тем же периодом год назад): на 10% - возвращается \$25, на 20% - \$50, 30 - \$75, 40% - \$100, 50% - \$125. Во время кризиса в 1958 году, американские покупатели предпочитали более компактные и экономичные импортные автомобили. Но, в результате роста производства в 1959 - 1960 годах (30% в конце 1960 года) собственных компактных автомобилей (по сравнению с производимыми ранее), американским автомобилестроителям удалось снизить импорт легковых автомобилей. Война сыграла положительную роль и для развития автомобильной промышленности в Японии. До 1950 года эта отрасль была

настолько неразвита, что Хисато Итимада, управляющий японским банком, утверждал: «Развивать в Японии автомобильную промышленность бессмысленно». И призывал покупать «дешевые автомобили превосходного качества» в США. Но, в начале 50-х, в период войны в Южной Корее, заказ армии США послужил первоначальным импульсом для развития японского автомобилестроения. Благодаря быстрому росту производительности труда, в 1970 году Япония вышла на третье место по производству легковых автомобилей 3.179 тыс., после США (6.546 тыс.) и Германии (3.528 тыс.), и на второе место по общему объему производства (легковых и грузовых) после США (5.292 тыс. и 8.283 тыс. соответственно). В 70-е годы японские автомобильные фирмы вкладывают основной капитал в строительство предприятий на Тайване и в Южной Корее, где рабочая сила в 3-4 раза дешевле чем в Японии. Там в основном строятся заводы по выпуску трудоемких комплектующих или предприятия с тяжелыми и вредными условиями труда (литейные заводы). Постепенно переводится производство товаров из Японии, которые пользуются малым спросом, и которые требуют затрат ручного труда более 40%. В то же время вводится запрет на ввоз техники в Японию произведенной на заводах Тайваня и Южной Кореи, чтобы исключить конкуренцию. Все это время США постепенно утрачивали свое господство на мировой автомобильной арене, и уже в 1980 году Япония вышла в мировые лидеры по производству автомобилей, обогнав США (11 млн. и 9 млн. соответственно). Причины успешного развития автомобильной промышленности Японии в столь короткие сроки. Повышение производительности труда стимулируется ростом показателя: объем капиталовложений в производственное оборудование, приходящийся на одного рабочего и внедрением технических новшеств в пересчете на одного рабочего. С 1949 по 1968 годы (так называемое экономическое процветание автомобильной промышленности США) фондовооруженность одного рабочего в США возрастала в среднем на 3% в год и имела почти такую же динамику, что и рост производительности труда (2,6%). Однако в течение 70-х рост 14 фондовооруженности американского рабочего состоял всего 1 % в год, то есть, опять таки, мало чем отличался от роста производительности труда. А, начиная с 1979 года, производительность труда фактически падала.

Глобальный энергетический кризис в 1970-х (резкое повышение цен на нефть в 1973 и в 1978 годах) усугубил положение американских автомобилестроителей. Возникшая критическая ситуация со снабжением бензином склонил интересы покупателей в сторону небольших экономичных автомобилей, производство которых было налажено на японских предприятиях, что и поспособствовало резкому увеличению спроса на них. Появление на мировом рынке новых японских фирм в 70-х годах обусловило кардинальное

реструктурирование данной отрасли. Инициированная японскими автомобильными компаниями смена типов производства является одной из наиболее важных тенденций современного автомобилестроения.

Традиционный массовый тип производства, где существует строгая вертикальная интеграция изготовителей - большая часть комплектующих изделий производится на одном предприятии, - почти повсеместно заменяется гибким производством. Здесь большая часть комплектующих производится крупными независимыми поставщиками, количество которых невелико, причем поставщики имеют ряд обязанностей при проектировании изделий и разработке концепции производства и поставляют завершённые комплектующие. Иными словами, гибкое производство предусматривает ликвидацию оказавшихся излишними производственных операций, повышение качества производства и снижение издержек вследствие оптимизации производственного процесса. Японский метод вертикальной дезинтеграции и использование новых форм отношений между поставщиками и клиентами представляли собой нечто новое по сравнению с применявшейся в автомобильных фирмах США и Западной Европы организационной технологией, в значительной степени основанной на массовом производстве и Источник: James P.Womack, Daniel T.Jones, Daniel Roos The machine that changed the world. - USA, 1990. В промышленности стандартизированных изделий и вертикальной интеграции. Чтобы конкурировать с японскими компаниями, большинство западных фирм перешло от традиционного массового метода производства к гибкому.

Эти нововведения позволили автопроизводителям Японии сократить время для запуска новых моделей в производство почти в два раза, чем это требовалось для американских компаний. В результате, когда рынок затребовал небольшие и экономичные автомобили, японские компании смогли гораздо быстрее отреагировать на это изменение спроса и предложить покупателям необходимый продукт. Японская и американская автомобильные промышленности отличаются характером рыночной ориентации. Так американский рынок поглощает до 95% произведенной в США продукции, в то время как японские автопроизводители ориентированы на внешние рынки. Так, например, объем экспорта «Honda» составлял в 1980 году 68,9% всего производства, «Mazda» - 60,4%, «Nissan» - 55,4%, «Toyota» - 54,2%, «Mitsubishi» - 51,7%. Протекционистская политика некоторых стран по отношению к импорту японских автомобилей указывала на необходимость постройки собственных заводов в этих странах. В конце 1981 года, по оценкам американских компаний, различие в производительности труда на американских и японских автопредприятиях оказалось очень Источник: Кныш М.И. Конкурентные стратегии. - СПб, 2000. - с.221. 16 существенным. По подсчетам «Харбор Энд

Ассошиэйдс» на сборку одного легкового автомобиля в Японии затрачивалось 14 человеке часов, по сравнению с 29 человеко-часами в США. Плюс к этому почасовая оплата и стоимость рабочей силы в США составляла \$19 против \$12,5 в Японии. Только за счет меньших затрат на рабочую силу обеспечивалось снижение себестоимости в размере \$1600-1700. Эта сумма сокращается на \$450 за счет транспортировки через океан. Однако, после калькуляции затрат на материалы, японские фирмы имели преимущество в издержках в \$1500-2000 на единицу продукции. К тому же, анализ уровня качества также оказывается не в пользу американских автомобилей: у 147 японских фирм в среднем 10 бракованных деталей на 1 миллион, у 75 американских- 1000. Несмотря на то, что в 1994 году США уже вернули себе лидерство в автомобилестроении, более того, 2001 год оказался рекордным (17,4 млн автомобилей, для сравнения: аналогичный рекорд продаж новых автомобилей, достигнутый в Западной Европе (1989 г.), составил лишь 13,45 млн.), их доля в мировом выпуске не превышает 30%, сопоставление результатов использования достижений НТП автомобильными предприятиями отдельных стран показывает, что во многих случаях Японии удастся опережать своих конкурентов. Быстро приспособившись к начавшейся структурной перестройке .

Международные стратегические альянсы в автомобильной промышленности России

Одной из новых особенностей развития мировой экономики в последнее десятилетие XX века стало интенсивное формирование стратегических альянсов. Это такая организационная форма экономической кооперации промышленных предприятий, при которой каждая из участвующих сторон заинтересована в осуществлении взаимовыгодного сотрудничества, выступает равноправным партнером и вносит конкретный вклад в достижение общего результата, сохраняя при этом свою самостоятельность и независимость. Особый интерес на фоне разворачивающихся процессов глобализации и обострения глобальной конкуренции представляют международные стратегические технологические альянсы, в которых участвуют предприятия разных стран и часто бывают задействованы различные по сути экономические интересы.

Общие предпосылки к формированию международных стратегических технологических альянсов на макро- и микроуровне обсуждались нами в предыдущей публикации. Ниже рассматривается влияние этого процесса на развитие автомобильной промышленности в России. Для иллюстрации используются цифры и факты, приводившиеся в отечественных периодических

изданиях¹.

В 90-е годы автомобилестроение представляло одну из отраслей российской экономики, для которых было характерно наиболее интенсивное развитие международного технологического сотрудничества. Такое сотрудничество основывалось с российской стороны на интересе отечественных предприятий к освоению производства новых технически более совершенных моделей автомобилей и получении инвестиций на эти цели, а со стороны зарубежных партнеров — на интересе к новому для них перспективному рынку в условиях насыщения традиционных рынков сбыта и усиления конкуренции ведущих мировых производителей автомобилей в глобальном масштабе.

К середине 1998 года практически все российские автозаводы продекларировали намерение или уже имели реальные планы использовать свои производственные мощности для выпуска новых моделей автомобилей в кооперации с зарубежными партнерами. Инвестиционный потенциал возможных сделок оценивался в это время на уровне более чем в 2 млрд. долл. Если бы все намеченные планы и намерения удалось вовремя и успешно реализовать, совместный выпуск автомобилей мог бы достичь к 2005 году 1 миллиона машин в год. В таблице 3 представлены наиболее крупные международные проекты российских автозаводов, обсуждавшиеся в тот период времени, и их основные характеристики.

Таблица 3

Крупнейшие стратегические партнерства в автомобильной промышленности России

Российский участник	Зарубежный участник	Намеченные к производству модели автомобилей	Объем выпуска, машин в год	Стоимость проекта, млн. долл.
«АВТОВАЗ»	«АДАМ ОПЕЛЬ АГ»	«Опель-Астра» в перспективе новая модель на платформе «Опель»	200 000 на 2-м этапе реализации проекта	Около 200
«ГАЗ»	«ФИАТ»	«Марца», «Сиена», «Палио Уик-Энд», двигатели и другое оборудование для автомобилей	150 000	850
Российский участник	Зарубежный участник	Намеченные к производству модели автомобилей	Объем выпуска, (машин в год)	Стоимость проекта, (млн. долл.)
«МОСКВИЧ» («АВТОФРАМОС»)	«РЕНО»	«Рено-Меган»	120 000	420
«Таганрогский комбайновый завод» (Финансовая группа «Донинвест»)	«ДЭУ»	«Ассоль», «Кондор», «Орион»	480 000	270
«АВТОТОР»	«КИА-БАЛТИКА»	«Kia Avella», «Kia Clarus»	75000	87—110 на первом этапе
«ЕлАЗ»	«ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС»	«Шевроле-Блейзер», «Опель-Вектра»	6000 1998; 50 000 на первом этапе; 15000 на втором этапе	270
«ИЖМАШ»	«ШКОДА»	«Шкода-Фелиция»	80 000	—
«Ленинградский дизельный завод»	«ФОРД»	«Форд-3 скорт»	25–30 000 на первом этапе; 150 000 на втором этапе в 2005 году;	150

Финансовый кризис в августе 1998 года оказал сильное влияние на содержание намеченных бизнес-планов и потребовал их существенного пересмотра. Однако, он не перечеркнул совсем перспективы международного сотрудничества в автомобильной промышленности, хотя и задержал их осуществление по меньшей мере на несколько лет. Почти все международные партнерства в автомобильной промышленности России, сложившиеся до августа 1998 года, продемонстрировали свою жизнеспособность. Кризис отразился, главным образом, на масштабах, сроках и содержании намеченных проектов. Сам факт «выживания» совместных проектов в период глубокого финансового кризиса является лучшим доказательством глубоких экономических оснований для развития стратегических альянсов в российской автомобильной промышленности.

Остановимся на основных причинах, которые стимулировали формирование международных стратегических альянсов и обеспечили их относительную стабильность в рассматриваемой отрасли.

Основным побудительным мотивом для зарубежных участников автомобильных альянсов в России стало наличие обширного потребительского

рынка, который еще очень далек от насыщения. Помимо неудовлетворенного первичного спроса на этом рынке также существует высокий спрос замещения: по некоторым оценкам, около половины из 18,8 миллионов официально зарегистрированных в России автомобилей (1998) эксплуатируется уже более 10 лет.

В итоге, согласно результатам исследований НАМИ, вплоть до 2003 года российский рынок может ежегодно поглощать до 2 миллионов легковых автомобилей.

Однако, как показывают данные о выпуске продукции, реальные производственные возможности российских автозаводов сегодня существенно ниже, чем потенциал рыночного спроса. Согласно этим данным, в 1999 году производство легковых автомобилей в России увеличилось по сравнению с 1998 годом на 11,8%, автобусов — на 8,8%, грузовиков — на 20,9%. Дальнейшее резкое увеличение производства автомобилей представляется достаточно проблематичным из-за большой изношенности основных фондов и отсутствия финансовых ресурсов на их радикальное обновление. Кроме того, большая часть выпускаемых в настоящее время российскими автозаводами моделей уже давно морально устарела и уступает по потребительским свойствам зарубежным «брендам» десятилетней давности. Это существенно снижает их конкурентоспособность не только на внешнем, но и на внутреннем рынке.

Таким образом, в 90-е годы на внутреннем рынке автомобилей в России сложилась парадоксальная ситуация: с одной стороны, существовал значительный отложенный спрос на эту продукцию, с другой стороны, рост производства устаревших и не всегда качественных моделей автомобилей создавал потенциальную угрозу кризиса сбыта продукции отечественных автозаводов.

Общие проблемы российских автозаводов в этот период времени хорошо видны на примере «АВТОВАЗ». В апреле-мае 1998 года завод столкнулся с острым кризисом сбыта. Спрос на его продукцию упал в этот период на 30%. На складах скопилось 18 тысяч непроданных автомобилей, в том числе 14 тысяч частично разукomплектованных. К 1 июня 1998 года их число достигло 90 тысяч. Это заставило руководителей предприятия пойти на сокращение рабочей недели.

Ситуация со сбытом выправилась после финансового кризиса в августе 1998 года, во многом благодаря резкому (почти двукратному) снижению цен на производимые «АВТОВАЗом» модели автомобилей в долларовом эквиваленте. Начиная с 17 августа 1998 года, завод снова заработал в две смены. Однако даже в условиях резкого снижения цен по причине девальвации рубля он сумел реализовать в 1998 году только 504 тысячи автомобилей.

Российские автозаводы остро нуждаются в привлечении новых инвестиций

для модернизации своей продукции и улучшения ее качества. Такие предприятия, как «АВТОВАЗ», «ГАЗ», «МОСКВИЧ», «УАЗ» предпринимают титанические усилия в этом направлении, осваивая выпуск таких новых перспективных отечественных разработок, как ВАЗ-2110, ВАЗ-2119, ВАЗ-2123, ГАЗ-3111, УАЗ-3160, семейство представительских автомобилей («Князь Владимир» и другие). Однако они испытывают существенные трудности с мобилизацией необходимых для этого внутренних инвестиционных ресурсов.

Согласно приводившимся оценкам прежнего Министерства экономики России, для обеспечения необходимого развития автомобилестроительная отрасль нуждается ежегодно в инвестициях на уровне 2 млрд. долл., в то время как ее собственный инвестиционный потенциал не превосходит 600 млн. долл. Таким образом, очевидны объективные предпосылки для привлечения иностранных инвестиций и передовых технологий в российскую автомобильную промышленность.

Естественно, что большой и слабо насыщенный автомобильный рынок России привлек после либерализации экономики внимание автомобильных дилеров и производителей из других стран. Между ними развернулась активная конкурентная борьба за место на этом рынке.

Большую нишу российского рынка заняли в 90-е годы подержанные автомобили зарубежного производства. Например, в 1997 году в России было продано около 623 тысяч автомобилей иностранного происхождения, из которых 87% были подержанными. В 1998 году их доля выросла до 90% (из 678 тысяч). В 1999 году на «секонд хэнд» пришлось 85% из 710 тысяч проданных иномарок. Всего, с 1993 по 1998 год Россия импортировала 2426 тысяч легковых машин, из них только 293 тысячи были новыми.

Все это свидетельствует о том, что сложились многие вполне объективные предпосылки для формирования международных стратегических альянсов между российскими и зарубежными автозаводами.

Первые кровно заинтересованы в получении инвестиций на модернизацию производства и освоении новых передовых технологий мирового уровня. Среди прочих причин, способствовавших развитию международного сотрудничества российских автозаводов, назывались стремление сохранить рабочие места, получить дополнительные материальные ресурсы, освоить новые методы управления, осуществить рационализацию производства, усилить свои позиции на рынке и получить определенные преимущества перед конкурентами, обеспечить выход на новые рынки и другие причины.

Вторые заинтересованы в расширении доступа на менее насыщенный и достаточно перспективный российский автомобильный рынок, получении

определенных конкурентных преимуществ перед другими иностранными производителями, снижении входных барьеров в форме местных налогов, таможенных сборов и регулирующих ограничений. Это обстоятельство стало играть дополнительную стимулирующую роль после августовского кризиса и последовавшей за этим девальвацией рубля, что привело к резкому снижению покупательной способности основной массы населения России. Использование более дешевых трудовых ресурсов, производственных материалов и энергоресурсов в сочетании с предоставляемыми государством и местными органами власти налоговыми и таможенными льготами даст возможность добиться заметного, на 20—30%, снижения стоимости производимых в стране моделей зарубежных автомобилей по сравнению с их импортируемыми аналогами.

Несмотря на тяжелые последствия финансового кризиса в России, большинство зарубежных партнеров российских автозаводов не покинули страну и сохранили свое присутствие на рынке в надежде на лучшее будущее. Однако их стратегия сотрудничества с российскими предприятиями наполнилась новым содержанием. Акценты производственных планов на краткосрочную перспективу сместились у многих из них в направлении осуществления простейших операций отверточной сборки автомобилей из произведенных за рубежом и импортированных затем в Россию готовых узлов и деталей. Соответственно, утратили по меньшей мере на время актуальность планировавшиеся первоначально крупные инвестиции.

Для того, чтобы лучше понять общие тенденции и особенности развития международного сотрудничества в послекризисный период, остановимся более подробно на судьбе некоторых включенных в таблицу наиболее крупных проектов: организации выпуска автомобилей «Фиат» в рамках СП «Нижегородмоторс», производства автомобилей «Опель» на конвейере «АВТОВАЗа» при поддержке корпорации «Дженерал Моторс» и подконтрольной ей компании «Адам Опель» и сборки автомобилей «БМВ» и «Лэнд Ровер» в рамках стратегического соглашения между «АВТОТОР-холдингом» (г. Калининград) и концерном БМВ и некоторых других.

Учредителями СП «Нижегородмоторс» выступили Горьковский автозавод (40% акционерного капитала получены им в обмен на предоставление производственных площадей и оборудования), концерн «ФИАТ» (также 40% акционерного капитала в обмен на лицензии и предоставление финансовых ресурсов) и Европейский банк реконструкции и развития (20% акционерного капитала в обмен на финансовые ресурсы).

Поначалу события развивались весьма стремительно. Протокол о намерениях был подписан партнерами осенью 1997 года. В декабре того же года «ГАЗ» и «ФИАТ» подписали генеральное соглашение. В феврале 1998 года

правительства России и Италии заключили соглашение о совместной поддержке СП «Нижегородмоторс». Официальное начало проекта было намечено на сентябрь 1998 года. К 2004 году должны были быть созданы производственные мощности по выпуску 150 тысяч автомобилей в год.

Однако, после кризиса в августе 1998 года начало проекта неоднократно переносилось. Был разработан и представлен в Министерство экономики новый бизнес-план, учитывавший девальвацию рубля и предусматривавший, в частности, снижение цен на совместно производимые автомобили в пределах 30%. Соответственно, было решено отказаться от сборки более дорогой модели «Сиена».

Инвестиционное соглашение между министерством экономики России и российско-итальянским СП «Нижегородмоторс» было окончательно подписано 21 марта 2000 года во время посещения Нижнего Новгорода Президентом России В.Путиным. Президент подчеркнул важность этого проекта, отметив, что его реализация пойдет на пользу всему российскому автомобилестроению.

Старт совместного производства легковых автомобилей был отнесен на середину 2002 года. Его производственные мощности нацелены в конечном итоге на выпуск 75 тысяч машин в год.

Впрочем, на момент написания статьи нельзя исключить каких-либо изменений в ту или иную сторону. Не ясно, в частности, как отразится на совместном проекте появление у «ГАЗа» в конце 2000 года нового крупного акционера — компании «Сибирский алюминий», которая приобрела, по разным оценкам, от 25 до 40 процентов акций и фактически получила контроль над предприятием.

Произошли изменения и в структуре распределения собственности СП «Нижегородмоторс». Согласно некоторым источникам, с мая 2000 года «ФИАТ» контролирует 73% уставного капитала, доля «ГАЗа» сократилась до 26,9%, а доля ЕБРР — до менее чем одного процента. Причина этого может быть связана с реструктурированием задолженности Горьковского автозавода ЕБРР.

Отметим, что СП «Нижегородмоторс» далеко не единственный совместный проект «ГАЗа» с зарубежными партнерами. Ранее «ГАЗ» планировал создать 15—20 совместных предприятий с иностранным участием для производства комплектующих к новым моделям автомобилей. Августовский кризис прервал начатые переговоры. Однако, уже спустя год работа в этом направлении возобновилась. В частности, началось строительство нового завода по производству дизельных двигателей по лицензии австрийской компании «Штаер». Ожидается, что в будущем он выйдет на уровень производства 250 тысяч дизельных двигателей различных модификаций в год. В качестве поставщиков будут участвовать около 40 российских предприятий. Со временем доля отечественных комплектующих

должна достигнуть 90%. Другие контракты «ГАЗа» с американскими и шведскими компаниями предусматривают строительство к 2003—2004 годам завода по производству комплектующих к легковым автомобилям (в частности, сидений).

На протяжении уже ряда лет ведутся переговоры о сотрудничестве и совместном производстве российского автомобиля на базе платформы «Опель Астра Т-3000» между «АВТОВАЗом» и немецким концерном «Адам Опель», принадлежащим американской корпорации «Дженерал Моторс».

Меморандум о намерениях был наконец подписан между сторонами в марте 1999 года. Позднее в 1999 году Совет директоров европейского отделения «Дженерал Моторс» определил стратегию совместного производства и маркетинга легковых автомобилей по доступным ценам. Подписание окончательного соглашения и начало реального осуществления проекта было запланировано на весну 2000 года, но по неизвестным на момент подготовки этой статьи причинам пока откладывается.

Согласно первоначально появившимся в прессе сведениям, на первом этапе совместного производства предполагалось организовать отверточную сборку легковых автомобилей на уровне 1 тысячи машин в месяц. Более поздняя стадия гибкого промышленного производства должна была начаться в 2002 году. В ходе этой стадии планировалось достичь производительности на уровне 35—85 тысяч легковых автомобилей в год в зависимости от состояния экономической конъюнктуры. При этом доля комплектующих российского производства должна была бы составить 35—40%. К 2004 году предполагалось дальнейшее увеличение этой доли до 70%.

Однако позднее этот бизнес-план трансформировался в сторону увеличения выпуска автомобилей. Согласно информации, приводившейся первым вице-президентом «АВТОВАЗа» Н.Лякишевым, уже к 2002 году было намечено совместное производство 100 тысяч легковых автомобилей «ВАЗ-2123» (новая модель популярной у покупателей «Нивы») и 20 тысяч автомобилей «Опель-Астра-3000» в год. При этом каждый из партнеров должен был бы инвестировать по 250 миллионов долларов.

Сотрудничество с «АВТОВАЗом» может быть интересно для иностранных партнеров и с точки зрения совместного продвижения на другие рынки. В 1999 году «АВТОВАЗ» сумел продать более 53 тысяч автомобилей в 70 странах мира. Примерно одна треть из них приходится на страны СНГ.

В апреле 1999 года российские компании «АВТОТОР-холдинг» и «ВИТАЛ» подписали соглашение о кооперации с немецким концерном «БМВ». Это соглашение было подготовлено еще до кризиса в августе 1998 года и затем было соответствующим образом скорректировано. Оно предусматривает сборку моделей

автомобилей «БМВ» 5-й серии и «Лэнд Ровер».

Согласно заключенному контракту, «АВТОТОР» должен получать из Германии уже подготовленные к сборке сваренные и окрашенные корпуса автомобилей, а также примерно 2000 различных готовых узлов, деталей и комплектующих. Сами машины будут производиться в Калининграде методом отверточной сборки. Согласно первоначальному плану, в первый год работы должно было быть собрано 650 автомобилей «БМВ» и 450 автомобилей «Лэнд-Ровер». Через пять лет объем производства должен увеличиться примерно в 5 раз. Если первый этап проекта завершится успешно, объем производства увеличится до 10 тысяч машин в год.

Принципиальное отличие от ранее описанных схем международного сотрудничества в организационном плане заключается в том, что для этих целей не будет создаваться специального совместного предприятия. Российская сторона получает определенную плату за каждый собранный на ее производственных мощностях автомобиль. Их реализацию в России берет на себя специально создаваемая компания «БМВ-Русланд Трейдинг», которая представляет собой совместное предприятие концерна «БМВ» и фирмы «ВИТАЛ».

С целью снижения цены на собираемые в Калининграде модели немецких автомобилей примерно на 20—30% для того, чтобы сделать их более доступными для населения, со временем в Россию намечалось перенести производство корпусов и примерно половины узлов и деталей автомобилей. Концерн «БМВ» должен был инвестировать 50 миллионов немецких марок на строительство для «АВТОТОРА» специального цеха по сварке и окраске корпусов автомобилей. Еще 75 миллионов марок должно было быть направлено на формирование маркетинговой сети «БМВ» в России. В течение пяти предыдущих лет немецкий концерн продал здесь через своих дилеров 4,5 тысячи автомобилей собственного производства.

Намеченный совместный проект стартовал весьма успешно и к середине марта 2000 года была собрана первая тысяча автомобилей «БМВ» 5-й серии (модели «523» и «528»). Несколько хуже шли дела с реализацией. По некоторым опубликованным сведениям, к июню 2000 года была продана только половина собранных автомобилей. Тем не менее, на площадях «АВТОТОРА» в будущем запланировано производство двух других моделей (серии «523» и «528»), а также моделей третьего и седьмого ряда.

Параллельно с немецкими моделями «АВТОТОР» успешно производит с мая 1997 года корейские автомобили моделей «Киа» («Авелла», «Кларус», «Спортэйдж» и другие). В 1999 году было выпущено около 1600 таких машин.

Проект совместного производства автомобилей «Форд» в г.Всеволожске Ленинградской области имеет проектную мощность 25 тысяч автомобилей в год и

оценивается в 150 миллионов долларов. На первом этапе планируется выйти на выпуск 5 тысяч автомобилей в год. Предполагается, что произведенные автомобили будут продаваться дилерами «Форд Моторс» в России. Доля этой компании в создающемся СП составит, по некоторым данным, примерно 80%. Первые автомобили «Форд Фокус» должны сойти с конвейера в сентябре 2001 года.

Сначала производство также будет строиться по принципу отверточной сборки из импортируемых в Россию готовых комплектующих. Но уже через пять лет доля российских узлов и деталей будет не менее 50%.

Один из наиболее удачных примеров международного сотрудничества в российской автомобильной промышленности по итогам 1999 года представлял Таганрогский автозавод («ТАГАЗ») со 100-процентным российским капиталом (финансово-промышленная группа «ДОНИНВЕСТ»). Здесь методом отверточной сборки из импортируемых готовых комплектов производились легковые автомобили по лицензии корейской компании «ДЭУ» — «Дэу-Эсперо», «Донинвест-Кондор» и некоторые другие модели. Проектная мощность предприятия в перспективе оценивалась на уровне 120 тысяч автомобилей в год. Казалось, что выход на эти показатели вполне возможен при благоприятной экономической конъюнктуре. В 1999 году объем производства увеличился на 188% по сравнению с предыдущим годом. Однако по итогам первых 9 месяцев 2000 года с конвейера сошло всего 34 автомобиля по сравнению с 9079 машинами за тот же период 1999 года. Причины фактической остановки производства связываются с прекращением поставок комплектующих компанией «ДЭУ».

В мае 1999 года «ТАГАЗ» подписал с французской компанией «Ситроен» соглашение о производстве в России грузо-пассажирского минивэна «Ситроен-Берлинго». В 2000 году предполагалось выпустить около 3000 таких автомобилей. Однако, согласно опубликованным сведениям, перспективы этого проекта были еще не совсем понятны в ноябре 2000 года.

В августе 1999 года было создано совместное предприятие «Шкода Авто-Удмуртия» с целью организации в России производства автомобилей «Шкода». 75%+1 акция принадлежит в этом СП концерну «Фольксваген», который владеет чешской компанией «Шкода». Немецкий концерн намеревался вложить в этот проект около 500 миллионов немецких марок, что дало бы возможность производить в долгосрочной перспективе 80 тысяч автомобилей «Шкода» и «Фабия» в год.

В дополнение к легковым автомобилям существуют определенные перспективы для расширения международного сотрудничества по производству автобусов. Использовать эту возможность пытались многие зарубежные компании, однако до настоящего времени успешно реализовано лишь небольшое количество

проектов. Тем не менее работа в этом направлении продолжается.

Например, итальянская компания «Бреда» демонстрирует интерес к российскому рынку с 1997 года. В настоящее время она осуществляет проект по организации производства городского автобуса в г. Санкт-Петербурге совместно с российской холдинговой компанией «Ленинец». В перспективе изучаются некоторые другие проекты, в частности, в Москве и Яхrome.

Шведская компания «Скания» имела в начале 90-х годов не совсем удачный опыт организации совместного производства автобусов в России. Несмотря на это, она начала новый проект по организации сборочного производства городских автобусов в Санкт-Петербурге. В этом случае создается уже не совместное предприятие, а полностью принадлежащее «Скании» производство. Потенциал предприятия составляет 250 автобусов в год. Конечная цель компании — завоевать 5—7% российского рынка автобусов.

Российские предприятия являются не только импортерами, но и экспортерами автомобильных технологий, преимущественно в бывшие республики СССР. Например, Ульяновский автомобильный завод («УАЗ») имеет лицензионное соглашение на производство различных моделей автомобиля «УАЗ» с автомобильным заводом в Луцке («ЛуАЗ») и заводом по производству инструментов в Краснодаре (оба предприятия находятся в Украине). Кооперация осуществляется частично на основе бартера. В случае «ЛуАЗа» рассматривается возможность оснащения совместно производимого автомобиля двигателем японской компании «Исудзу», что создает перспективу для экспорта данной модели в третьи страны.

В 2000 году «ЛуАЗ» собрал первые автомобили марки «ВАЗ-21093» из комплектующих, поставляемых по соглашению с «АВТОВАЗом». Всего, согласно заключенному контракту, «ЛуАЗ» получил право на производство в 2000 году 3500 таких автомобилей.

По информации агентства «Интерфакс», «АВТОВАЗ» имеет от партнеров на Украине по меньшей мере 38 предложений по организации сборки различных моделей автомобилей «ВАЗ».

Успешная работа международных альянсов в автомобильной промышленности России зависит во многих случаях от степени участия местных органов власти. Последние крайне заинтересованы в успешной реализации таких проектов, поскольку каждое рабочее место в автомобильной промышленности создает, по некоторым оценкам, до 10—12 рабочих мест в смежных отраслях экономики. Многие российские автозаводы являются градообразующими предприятиями, которые не только пополняют местные бюджеты за счет налогов, но также строят жилье, формируют и поддерживают инфраструктуру региона, финансируют социальные программы. Кроме того, местные власти часто входят в

число основных акционеров автозаводов и могут оказывать действенное влияние на их стратегию развития.

Наиболее характерным является в этой связи пример московского правительства. Оно имеет возможность контролировать работу «ЗИЛа» с 1996 года и владеет АО «Москвич» с апреля 1998 года. На эти два автомобилестроительных предприятия приходится в общей сложности около 17% всей промышленности региона.

Уже в течение ряда лет городские власти помогают этим двум предприятиям адаптироваться к условиям переходной экономики и преодолевать последствия кризиса. В качестве одного из путей структурной перестройки автомобильного производства рассматривается при этом развитие международного сотрудничества.

В июле 1998 года вице-мэр Москвы В.Шанцев подписал соглашение с вице-президентом компании «Рено» М.Гомешемо о создании совместного предприятия «АВТОФРАМОС» с целью организации производства автомобилей «Рено» на производственных площадях автозавода «Москвич».

Первый автомобиль «Рено-Меган», собранный в Москве из французских комплектующих, был испытан мэром города Ю.Лужковым в апреле 1999 года. Всего в течение этого года СП «АВТОФРАМОС» произвело 535 моделей машин «Рено-Меган» и «Рено-19». К 2005 году СП может, при успешном развитии событий, освоить выпуск на уровне 100 тысяч автомобилей в год.

На первом этапе сотрудничества обе стороны инвестировали по 10 миллионов долларов в организацию отверточной сборки автомобилей из французских комплектующих. В 2000 году они увеличили уставный капитал СП до 117 миллионов долларов. Московское правительство внесло половину этой суммы в форме комплекса производственных помещений и земельных участков, а французская сторона — в форме прямых инвестиций. Полная стоимость проекта оценивается в 368 миллионов долларов. Из них 240 миллионов будет инвестировано непосредственно в создание производственных мощностей.

Согласно приводившимся в печати предварительным оценкам, московское правительство может получить от реализации этого проекта к 2007 году прибыль в размере около 690 миллионов долларов. Еще примерно 800 миллионов поступит в бюджеты государства и города в форме различных налогов и других платежей. Кроме того, этот проект поможет создать для города около 3000 рабочих мест.

Осуществление проекта сопровождается достаточно активной маркетинговой кампанией. Только в январе-мае 2000 года ее бюджет превысил, по данным некоторых исследований, 3 миллиона долларов (без учета налогов). СП «АВТОФРАМОС» располагает сетью из 38 дилеров, которые сумели реализовать в

первой половине 2000 года 1045 легковых автомобилей, в том числе 800 машин, произведенных в России.

Французская сторона заинтересована в успешной работе СП «АВТОФРАМОС» не меньше, чем московское правительство. Объем продаж автомобилей «Рено» в России снизился в 1999 году на 56,8% по сравнению с 1998 годом и составил всего 1146 автомобилей. Планировалось, что в 2000 году этот показатель увеличится до 4000, причем более половины из них будет собрано в России. В 2005—2006 гг. доля собранных в России машин в общем объеме продаж автомобилей «Рено» на внутреннем российском рынке может достигнуть 90%.

Деятельность московского правительства в рассматриваемой области не ограничивается СП «АВТОФРАМОС». В июне 1999 года оно, при участии менеджеров «ЗИЛа», подписало соглашение о совместном с компанией «Рено» производстве грузовиков и дизельных двигателей. Ожидается, что первоначально «ЗИЛ» будет собирать за год около 2 тысяч тяжелых грузовиков. В более долгосрочной перспективе производство выйдет на уровень 20 тысяч грузовиков и 60 тысяч двигателей «Рено» в год. Основным препятствием в реализации проекта является на сегодняшний день высокая цена французского двигателя.

Не менее активную политику в области привлечения иностранных инвестиций в местную автомобильную промышленность демонстрирует и правительство Республики Татарстан. Оно использует для этого, в частности, механизм предоставления местных налоговых льгот.

Правительство Татарстана является одним из крупнейших акционеров СП «ЕЛАЗ-Дженерал Моторс». Это предприятие производит методом отверточной сборки автомобили «Шевроле-Блейзер» (в 1998 году было выпущено около 600 таких автомобилей) и намеревается наладить производство модели «Опель-Вектра» (первые образцы были собраны в июле 1999 года). Власти республики освободили это СП на 25 лет от уплаты всех налогов в местный бюджет и платежей в местные внебюджетные фонды, за исключением пенсионного фонда, фонда занятости и фонда медицинского страхования. Аналогичным образом, ряд специальных местных налоговых льгот и привилегий был предоставлен правительством республики автозаводу «КАМАЗ».

Опыт Москвы и Татарстана привлекает внимание других регионов России. Например, администрация Ленинградской области подписала соглашение с компанией «Форд Моторс», которое предоставляет созданному при активном участии этой компании СП в Всеволожске (см. выше) специальные местные налоговые льготы. В обмен регион получает около 300 новых рабочих мест с перспективой их увеличения до 700 в будущем.

Автомобильная промышленность всегда рассматривалась в бывшем СССР

как одна из ключевых отраслей национальной экономики. Российское правительство также уделяет развитию этой отрасли большое внимание, даже несмотря на то, что большинство автозаводов ушло из государственного сектора частично или полностью в ходе приватизации собственности в 1992—1994 гг.

В целях регулирования отрасли на государственном уровне используются как прямые, так и косвенные методы. Среди известных прямых мер можно упомянуть, в частности, реструктуризацию задолженности перед госбюджетом таких крупнейших автозаводов, как «АВТОВАЗ», «ГАЗ», «КАМАЗ» и предоставление суверенной государственной гарантии погашения просроченной задолженности зарубежным кредиторам («КАМАЗ»).

К числу наиболее важных косвенных мер регулирования следует отнести Указ Президента Российской Федерации №135 «О дополнительных мерах по привлечению инвестиций для развития отечественной автомобильной промышленности» от 5 февраля 1998 года и одноименное Постановление Правительства Российской Федерации № 413 от 23 апреля 1998 года, подготовленное на основе этого Указа. Эти документы создали правовую базу для получения таможенных льгот производителями автомобилей, участвующими в крупных инвестиционных проектах, включая проекты, осуществляемые на основе партнерства с иностранными инвесторами. Дополнения к этим документам определяют, в частности, особенности правового регулирования таможенного режима свободного склада для автомобилей, которые были произведены с использованием зарубежных комплектующих или материалов в целях реализации на территории Российской Федерации и в пределах установленных для этого специальных квот.

Проекты в автомобильной промышленности рассматриваются согласно этим документам как крупномасштабные инвестиционные проекты, если суммарный объем инвестиций в пределах первых пяти лет их осуществления составляет не менее 1500 миллионов рублей. Вклад зарубежного инвестора в таких проектах, осуществляемых в форме СП, должен быть не менее 150 миллионов рублей. Кроме того, доля затрат, произведенных на территории Российской Федерации и относимых на себестоимость, должна быть не менее 10% от себестоимости конечной продукции в течение первого года реализации инвестиционного проекта, не менее 15% — в течение второго года, не менее 20% — в течение третьего года, не менее 30% — в течение четвертого года, не менее 40% в течение пятого года и не менее 50% — по истечении 5 лет с начала реализации проекта.

Указанные нормативные акты, принятые правительством в мае 1998 года, приобрели особенно важное значение для развития международного

сотрудничества в автомобильной промышленности после финансового кризиса в августе того же года и последовавшей за этим девальвацией рубля. Дело в том, что конечная цена совместно произведенных в рамках СП легковых автомобилей возрастает пропорционально доле импортируемых узлов, деталей и комплектующих. Предоставление таможенного режима свободного склада дало возможность сдерживать этот рост в условиях резкого уменьшения покупательной способности населения и почти двукратного падения цен (в долларовом эквиваленте) на продукцию российских автозаводов. Это создает предпосылки для поддержания конкурентоспособности совместно произведенных автомобилей.

Теоретически решить проблему высоких цен на совместно произведенную автомобильную продукцию можно двумя способами: 1) получить от правительства соответствующие таможенные льготы по импорту необходимых комплектующих и материалов; 2) заместить импортируемые комплектующие и материалы аналогичными, но произведенными в России. Обе эти возможности предусматриваются вышеупомянутым Постановлением Правительства № 413 и сопровождающими его документами. Иными словами, государство стимулирует создание в автомобильной промышленности России импортозамещающих международных альянсов.

Проблема замещения импорта не такая простая, как могла бы показаться на первый взгляд. Во всяком случае, когда зарубежные компании попытались найти для себя поставщиков отдельных производственных компонентов, то оказалось, что «Фиат» не удовлетворил ни один из 127 возможных российских производителей, а «Рено» устроили с оговорками лишь 16 из 91. Возможно, что для решения этой проблемы тоже потребуется создание международных альянсов, специализирующихся на производстве комплектующих для совместных автомобильных предприятий.

Вместе с тем, при подготовке регулирующих документов не была учтена возможность столь значительной девальвации рубля. Критерии крупномасштабных инвестиционных проектов были обозначены в рублевом эквиваленте. В результате при пересчете в иностранную валюту порог инвестиционных обязательств зарубежных партнеров уменьшился в четыре с лишним раза.

Чтобы претендовать на получение таможенных льгот зарубежным партнерам сегодня достаточно вложить в акционерный капитал российского автомобилестроительного предприятия всего около 5,3 миллиона долларов (на конец 2000 года), а не 25 миллионов долларов, как это предполагалось до августа 1998 года. Аналогичным образом, общий объем инвестиций в течение пяти лет осуществления проекта, необходимый для получения установленных таможенных льгот, снизился с 250 до 53 млн. долларов. Очевидно, что эти цифры не вполне

соответствуют масштабам реальных инвестиционных проектов в автомобилестроении.

Для России крайне важно, чтобы международная кооперация в автомобильной промышленности имела не только финансовый, но и технологический характер. Важную роль в повышении качества автомобилей отечественного производства могут сыграть широко распространенные в рамках стратегических технологических альянсов процессы передачи технологий и ноу-хау.

На повышение технологического уровня отечественной автомобильной промышленности нацелена и одобренная Правительством концепция развития отрасли до 2005 года. С этой целью предложено использовать несколько различных форм «стратегии преследования»: завозить в страну иностранные технологии и оборудование; развивать пять крупных сборочных производств суммарной производительностью около 500 тысяч легковых автомобилей в год; закупать лицензии на выпуск современных моделей автомобилей.

Анализ ситуации, сложившейся в автомобильной промышленности, свидетельствует о том, что до августа 1998 года практически все крупнейшие российские автозаводы готовились начать осуществление крупномасштабных проектов по совместному производству хорошо известных во всем мире моделей легковых автомобилей путем формирования стратегических технологических альянсов с крупнейшими зарубежными транснациональными автомобильными компаниями.

Интерес к активному международному сотрудничеству со стороны российских производителей автомобилей был основан на необходимости ассимилировать новые передовые технологии и найти дополнительные инвестиционные ресурсы для технологического оснащения и модернизации производства. В дополнении к этому, они нуждались в новых методах управления, адекватных условиям перехода к рыночной экономике. Основным мотивом создания альянсов с российскими автозаводами у крупнейших зарубежных транснациональных компаний было стремление обеспечить себе благоприятные условия для выхода на новый, потенциально большой и еще не насыщенный рынок. Речь идет в первую очередь о снижении входных барьеров на российский автомобильный рынок и получении определенных преимуществ перед другими зарубежными конкурентами.

Разразившийся в августе 1998 года финансовый кризис заставил пересмотреть большинство ранее составленных бизнес-планов международного сотрудничества в автомобилестроении. В результате существенно изменились масштабы и сроки намеченных проектов. Они приобрели более краткосрочный (в пределах 2—5 лет) характер и сконцентрировались на первом этапе на реализации

небольших пилотных проектов по отверточной сборке силами российских предприятий автомобилей из импортируемых готовых комплектующих узлов и деталей с производительностью от 1000 до 10000 автомобилей в год. Другая задача, которая подспудно решается в рамках таких альянсов, связана с изучением дальнейших перспектив развития российского автомобильного рынка.

Причины, вызвавшие отставание в реализации ранее намеченных планов международного сотрудничества, могут заметно различаться в каждом конкретном случае. Уместно предложить в этой связи следующие основные гипотезы:

1) иностранные инвесторы испугались последствий кризиса в августе 1998 года, многие из них заняли выжидательную позицию;

2) в результате финансового кризиса уменьшилась покупательная способность большей части российского населения, что делает современные модели легковых автомобилей зарубежного и совместного производства менее конкурентоспособными по сравнению с гораздо более дешевыми моделями российских автозаводов («ВАЗ», «ВОЛГА», «УАЗ», «ИЖ»); может быть не случайно поэтому многие крупнейшие зарубежные компании проигнорировали в 2000 году проводимую в Москве традиционную международную выставку «Мотор-шоу»;

3) ряд зарубежных партнеров российских автомобильных компаний (например, «ДЭУ») сами столкнулись с экономическими трудностями или оказались вовлечены в процессы слияний и поглощений за пределами России;

4) заметный рост цен на нефть и моторное топливо во всем мире заставил крупнейшие зарубежные автомобильные компании пересмотреть свои стратегические планы развития в связи с возможным падением рыночного спроса.

Однако большая часть намеченных к середине 1998 года международных альянсов в автомобильной промышленности России не была разрушена финансовым кризисом. Это является лучшим свидетельством их стратегического характера и/или стратегической важности российского рынка в условиях глобальной конкуренции. Такую идею подтверждает и появление ряда новых серьезных бизнес-планов по созданию международных альянсов в автомобильной промышленности России уже после августовского кризиса. Вполне вероятно, что наметившийся в 1999—2000 годах подъем российской экономики активизирует в ближайшем будущем реализацию намеченных планов международного сотрудничества.

Основной организационной формой международных альянсов в автомобильной промышленности России сегодня является создание совместных предприятий. Степень финансового участия в них зарубежных партнеров может варьировать в достаточно широких пределах от минимального до преобладающего. Наряду с этим работают и другие организационные формы сотрудничества,

например, заключение контрактов на осуществление сборочных операций («БМВ» и «АВТОТОР»).

Государство оказывает влияние на процесс формирования международных стратегических альянсов в автомобильной промышленности через ряд нормативных актов, принятых, главным образом, в 1998—1999 гг. и направленных на стимулирование иностранных инвестиций в отрасли. Стратегия повышения технологического уровня российской автомобильной промышленности предусматривает использование нескольких различных подходов к организации международного технологического сотрудничества, включая импорт зарубежных технологий и оборудования, развитие пяти крупных сборочных производств с производительностью около 500 тысяч автомобилей в год и закупку лицензий для производства современных моделей автомобилей.

Своеобразной особенностью развития международных стратегических альянсов в российской автомобильной промышленности является активная роль местных органов власти. Они особенно заинтересованы в появлении новых автономных источников инвестиций, поскольку это способствует росту производства, повышению наполняемости местных бюджетов через налоги и другие отчисления, поддержанию занятости и созданию новых рабочих мест, развитию инфраструктуры регионов.

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Основная литература по изучаемому курсу

1. Рубец Д.А. История автомобильного транспорта России: Учебное пособие. - М.: Издательский центр Академия, 2003. - 304 с.
2. Ставров А.П., Вязовский А.Е. Развитие автомобильного транспорта России: Учебное пособие. - Челябинск: Изд. Ю-УрГУ, 2004. - 104 с.

Дополнительная литература

1. Бекман В.В. Гоночные автомобили. - Л.: Машиностроение, Ленинградское отделение, 1980.
2. Алексеев Ю.Г. Евгений Чудаков. - М.: Московский рабочий, 1983.
3. Великанов Д.П. и др. Развитие автомобильных транспортных средств. - М.: Транспорт, 1984.
4. Дубовской В.И. Автомобили и мотоциклы России (1896-1917 гг.). - М.: Транспорт, 1994.
5. Мацкерле Ю. Автомобиль сегодня и завтра. - М.: Машиностроение, 1980.
6. Моравский А.В. История автомобиля. - М.: "ИнтерД", 1996.
7. Шляхтинский К.В. Автомобиль в России (история автомобиля). - М.: Хоббикнига, 1993.
8. НИИАТ. Краткий автомобильный справочник /А.Н. Понизовкин, Ю.М. Власко, М.Б. Ляликов и др. - М.: АО «Трансконсалтинг», 1994.
9. Краткий автомобильный справочник. В 5 томах. Том 1. Автобусы. /Рук. авт. колл. Б.В. Кисуленко, ред. А.П. Насонов. - М.: АО «Трансконсалтинг», 2002. - 360 с.
10. Краткий автомобильный справочник. В 5 томах. Том 2. Грузовые автомобили. /Рук. авт. колл. Б.В. Кисуленко, ред. А.П. Насонов. - М.: Финпол, 2004. - 667 с.
11. Краткий автомобильный справочник. В 5 томах. Том 3. Легковые автомобили. /Рук. авт. колл. Б.В. Кисуленко, ред. А.П. Насонов. - М.: Автополис-плюс, 2004.
12. Краткий автомобильный справочник. В 5 томах. Том 4. 4.1. Фургоны, самосвалы, цистерны, платформы, тягачи специальные, прицепы-ропуски России и СНГ. /Рук. авт. колл. Б.В. Кисуленко, ред. А.П. Насонов. - М.: Автополис-плюс, 2004. - 448 с.
13. Концепция технических средств для транспортных и погрузочных работ на период до 2010 года. /Н.М. Антышев, Н.Е. Евтюшенко, Н.Н. Колчин. - М.: ВИМ, 2004.

Составители: *Павел Иванович Федюнин*
Виталий Анатольевич Комлев

Развитие и современное состояние мировой автомобилизации

Конспект лекций

Подписано к печати	30 мая 2017 г.	Формат 40×64 ^{1/14}
Объем 0,5 уч.-изд. л.	Изд. №__	Заказ №__
Тираж 50 экз.		

Отпечатано в мини-типографии Инженерного института Новосибирского ГАУ
630039, Новосибирск, ул. Никитина, 147