



Foreign direct investment in the Russian automotive industry

D. Akimkina

CEMI

Russian Federation, Moscow, Nakhimovsky 47

Abstract

The issue of the need for an industrial policy to the implementation of a catching-up development strategy has repeatedly arisen in view of the technological gap between the domestic and the global automotive industry. For many years, the automotive industry in both the USSR and Russia has been actively using the tools of the catching-up development strategy and the import substitution policy by attracting foreign capital, transferring new technologies and placing branches of foreign firms. The article provides a brief history and evaluation of the development strategy results of the domestic automotive industry.

Keywords list (en): import substitution, foreign direct investment, automotive industry

Date of publication: 02.07.2019

Citation link:

Akimkina D. Foreign direct investment in the Russian automotive industry // Herald of CEMI. 2019. Issue 1 [Electronic resource]. Access for registered users. URL: <https://cemi.jes.su/s265838870005263-2-1/> (circulation date: 10.04.2020). DOI: 10.33276/S265838870005263-2

1 Экономическое развитие любой страны невозможно без способности разрабатывать, заимствовать, осваивать, распространять новые технологии. Темп экономического роста определяется темпом технологического прогресса [Сухарев, 2017]. Характер технологического развития во многом формирует динамика расходов на собственные НИОКР. В ряде исследований, этот характер определяется соотношением между инновационными и имитационными процессами [Дементьев, 2006], а это соотношение, в свою очередь, зависит от

большого ряда факторов, таких как исходный уровень технологического развития, доступ к знаниям и технологиям, состояние базовых институтов, количество квалифицированных кадров, наличие и доступ к необходимым ресурсам, и т.д. Если у этих факторов высокие показатели, то страна будет лидером и «законодателем мод» в области науки и технологий, а страны с невысокими показателями по отношению к лидеру или группе лидеров будут реализовать стратегии догоняющего развития.

2 Ядро такой стратегии составляет задача заимствования [Полтерович, 2016], источниками которого может стать покупка лицензий, прямые иностранные инвестиции (ПИИ), ведение внешней торговли, обновление образования, сотрудничество с западными специалистами. Но ПИИ признаны основным инструментом развития технологической и производственной базы в стране-реципиенте [Акимкина, 2013]. Финансирование НИОКР за счет иностранных инвестиций устраняет проблему технологической отсталости экономики и помогает повысить конкурентоспособность отечественной промышленности, производящей продукцию с высокой добавленной стоимостью [Хрусталеv, 2011].

3 Вопрос эффективности заимствования до сих пор остается дискуссионным. Большой объем литературы посвящен анализу влияния иностранных инвестиций, плюсам и минусам стратегии импортозамещения, возможностям и опасностям следования догоняющей стратегии. В пользу перспективности заимствования технологий говорит дешевизна имитации по сравнению с инновационной деятельностью: риски последователей ниже рисков изобретателей, сокращение времени преодоления технологического разрыва, быстрее происходит выход на рынок, снижение издержек на запуск опытного производства, проведение испытаний и междисциплинарных исследований. Среди опасностей – западня низкой производительности, «вялость» собственных НИОКР и «ловушка технологического иждивенчества» [Дементьев, 2006]. Кроме того, ряд исследователей приходит к выводу, что эффект от ПИИ будет более значимым в индустриально развитых странах с высокой долей высокотехнологичных секторов, что способствует возможности передачи новых технологий [Павлов, 2017].

4 Важнейшим звеном в политике индустриализации явилось развитие автомобилестроения.

5 Важность автомобильной промышленности понимали и в царское время, и в советский период, и в наши дни. На территории России автомобили выпускаются уже более ста лет. История российского автомобилестроения начинает свой отсчет с 1915 года, когда началась сборка автомобилей на пяти автозаводах, обеспечивающих потребности армии. Однако выпуск автомобилей длился всего два года, остановившись из-за революции 1917 года. Возобновилась работа в СССР в 1924 году, и уже тогда поднимался вопрос о заимствовании. В этом смысле можно заметить определенные сходства тенденций развития раннего советского и современного российского автомобилестроения: как в том, так и в другом случае значительную роль играет иностранный автопром [Шишка, 2013]. Однако стоит отметить, что в 1920-х годах выпускались в основном грузовые автомобили серийного производства в небольших количествах.

6 Автомобилизация в Союзе осуществлялась в условиях форсирования темпов индустриализации, в рамках мобилизационной, плановой системы, директивно-приказными методами. В годы первой пятилетки был заложен фундамент для развития автомобильной промышленности на базе новейшей иностранной техники и технологий: в начале 1930-х годов на автозаводах в Москве (АМО ЗИЛ) и в Нижнем Новгороде (ГАЗ) было налажено массовое производство автомобилей [Харламова, 2012]. Однако остро встал вопрос недостаточной квалификации советских кадров, который активно решался в период второй пятилетки с помощью учебных комбинатов и техникумов.

7 Достижения автомобилестроения в предвоенные годы имело принципиально важное значение для укрепления обороной способности страны, поскольку все заводы были спроектированы таким образом, чтобы в случае необходимости их можно было быстро переориентировать на выпуск военной продукции [Харламова, 2014].

8 Производство гражданских автомобилей было приостановлено Великой отечественной войной, все мощности работали на военные нужды. По окончании войны восстановление автопрома стало одной из приоритетных задач. Именно в этот период стали активно строиться заводы и заимствоваться технологии: Горьковский автомобильный завод свои легковые автомобили «ГАЗ-А», «ГАЗ-4» «ГАЗ-6» и «М-1» выпускал с 1932 года по прототипу и лицензии Ford, двигатели для автомобиля «Волга» до 1957 года поставляла фирма Chrysler, контроль над строительством завода АвтоВАЗ и разработкой первых автомобилей (ВАЗ-2101) осуществляла итальянская фирма FIAT [Егорцева, 2013; Лебедев, 2011].

9 Все послевоенные годы советская автомобильная промышленность наращивала объемы производства продукции, но, несмотря на продолжительную историю развития, сотрудничество иностранными производителями и достаточно оперативное освоение технологий (особенно в случае «АвтоВАЗ»-FIAT), открытие внутреннего рынка после развала СССР показало, что отрасль сильно отстала, поскольку весь советский автопром был нацелен только на внутреннее производство.

10 Мировой опыт свидетельствует, что именно в переходные периоды стране необходимо проводить промышленную политику, поскольку она способствует формированию новых производственных структур взамен устаревших и ускорению научно-технического прогресса, а также помогает соответствовать требованиям глобализации мировой экономики [Акимкина, 2013]

11 Разработкой промышленной политики занималось Министерство промышленности и торговли Российской Федерации. Им были разработаны стратегии развития основных отраслей машиностроения (автомобилестроение, тяжелое и транспортное машиностроение). У всех этих отраслей были выявлены одинаковые системные проблемы: технологическое отставание, моральный и материальный износ оборудования, дефицит высококвалифицированных кадров, низкое финансирование НИОКР, неразвитость рынка комплектующих. Решение проблем авторы стратегий видели в реализации последовательной государственной политики по формированию условий привлечения и привлечению иностранных инвестиций, т.е. была выбрана стратегия догоняющего развития, главным инструментом решения которой стало привлечение иностранных инвесторов в отрасль.

12 Россия обладает богатым опытом привлечения иностранных производителей в автомобильную промышленность (см Таблица 1). Первый завод по производству иномарок («Автотор») был построен в 1997 г., в 1998 году начал работу завод ТагАЗ. Эти предприятия занимались крупноузловой сборкой импортных моделей.

13 **Таблица 1. Заводы, выпускающие иномарки российской сборки**

14 Тип сборки	Предприятие производитель	Город	Год начала работы
SKD-сборка	Автотор	Калининград	1998
Лицензионная сборка	ТагАЗ	Таганрог	1998-2014
	Sollers («Северсталь-авто»)	Елабуга	2005
Стратегические альянсы	Ford Sollers		2011-2019
		Всеволожск	
		Набережные Челны	

Промышленная сборка	Mazda Sollers	Владивосток	2012
	Sollers-Bussan		2013
	Renault-Nissan- Автоваз	Тольятти	2008
	Mersedes - КамАЗ	Набережные Челны	2013
	ЗАО "Рено Россия" (Автофрамос)	Москва	2005
	Nissan Manufacturing Rus	Санкт-Петербург	2009
	Hyundai Motor Manufacturing		2011
	Toyota Motor		2007
	General Motors		2006-2015
	Scania		2010
	PSA Peugeot-Citroën	Калуга	2010
	Volkswagen		2009
	Volkswagen-ГАЗ	Нижний Новгород	2012
	Derways	Черкесск	2007
			2010
	BAW	Ульяновск	2006-2016
ISUZU		2018	

Источник: составлено автором

15 Первый завод полного цикла был запущен в 2005 году, когда утверждён порядок, определяющий понятие «режим промышленной сборки». С этого момента поток иностранных инвестиций в отрасли стал увеличиваться, но стоит заметить, что доля в общем объеме иностранных инвестиций так и не достигла даже 1% (см. Рисунок 1).

16 В 2007 году в России появился ещё один вид сотрудничества по производству иностранных автомобилей – стратегический альянс. Таким образом, режимы производства автомобилей прошли своеобразную эволюцию от SCD-сборки до заключения стратегических альянсов, которые являются важным показателем глобализации экономики¹.

17

Рисунок 1. Поступление иностранных инвестиций по видам экономической деятельности: производство автомобилей, прицепов и полуприцепов

18 *Источник: Росстат*

19 Напряжённая политическая обстановка последних лет обусловила уход некоторых зарубежных автопроизводителей с российского рынка. Кроме того, необходимость отмены режима промышленной сборки, связанная со вступлением России в ВТО, также может стать причиной ухода производителей, лишив их таможенных льгот.

20 Тем не менее, на территории России функционирует 20 предприятий, осуществляющих сборку и производство автомобилей. Согласно данным по производству, продажам и импорту, на 80% российский рынок обеспечен внутренним производством.

21 Однако для того чтобы понять, присутствует импортозамещение или нет, используют такие индикаторы как показатель прироста доли рынка и показатель замещения растущего спроса.

22 Показатель прироста доли рынка (ΔD) или индикатор импортозамещения характеризует прирост или снижение сектора продукции российского производства на внутреннем рынке в изучаемом или прогнозируемом периоде, по сравнению с базисным. Он

рассчитывается по следующей формуле:

23

$$\Delta D = \frac{1 - I_t}{S_t} - \frac{1 - I_0}{S_0}, \quad (1)$$

24 где I_t – импорт продукции в периоде t , I_0 – импорт продукции в базисном периоде; S_t – спрос внутреннего рынка на продукцию в периоде t , S_0 – спрос внутреннего рынка на продукцию в базисном периоде.

25 Если $\Delta D > 0$, то сектор отечественной продукции на внутреннем рынке увеличивается, прирост продаж отечественной продукции опережает прирост спроса внутреннего рынка. Если ΔD

26 Этот показатель-индикатор можно использовать для анализа как растущего, так и падающего рынков. Положительное значение индикатора свидетельствует об импортозамещении [Борисов, 2011].

27 В российской автомобильной промышленности в секторе легковых и грузовых автомобилей этот показатель пока находится ниже нуля, но динамика индикатора показывает, что сектор отечественной продукции на российском рынке все-таки увеличивается, в легковом автомобилестроении практически достиг 0 (см Рисунок 2).

28

Рисунок 2. Динамика индекса импортозамещения ΔD

29 Показатель замещения растущего спроса (ΔZ) отражает, какая часть растущего спроса на продукцию обеспечивается ростом ее производства. Он рассчитывается по следующей формуле:

30

$$\Delta Z = \frac{\Delta V - \Delta Ex}{\Delta S}, \quad (2)$$

31 где ΔV – прирост выпуска продукции за период; ΔEx – прирост экспорта продукции за период; ΔS – прирост спроса на продукцию за период.

32 Если замещение растущего спроса имеет положительную динамику, это означает, что прирост спроса все в большей степени обеспечивается продукцией российского производства и имеет место импортозамещение [Борисов, 2011].

33 Но этот показатель целесообразно использовать тогда, когда выпуск продукции и спрос внутреннего рынка имеют положительную динамику. Как видно из графиков (см Рисунок 3), как спрос, так и предложение имели положительную динамику (исключая точку кризиса 2009 года) вплоть до 2012 года. Вступление России в ВТО в 2012 году, политический конфликт с Украиной, экономический кризис 2014-2015 гг., который привел к ослаблению национальной валюты, снижению покупательной способности населения и инвестиционной активности, негативно отразились на автомобильной промышленности. Объемы производства и продаж стали падать.

34

Рисунок 3. Динамика спроса и предложения в автомобильной промышленности РФ

35 Если посмотреть динамику показателя замещения растущего спроса (ΔZ) до 2012 года, можно увидеть, что для легкового автомобилестроения он положителен с 2005 до 2010 года (см Рисунок 4). Это можно связать с работой режима промышленной сборки и активной работой иностранных производителей. Подъем после кризиса и последующий спад показателя можно объяснить активной поддержкой государства отрасли в кризисный период. В секторе грузового автомобилестроения и выпуска автобусов длительной положительной динамики не наблюдается.

36

Рисунок 4. Динамика показателя замещения растущего спроса (ΔZ),

37 Исходя из этих двух показателей, можно сделать вывод, что импортозамещение в российской автомобильной отрасли имеет место, но сложившаяся макроэкономическая ситуация в российской экономике в целом, связанная с падением доходов населения, ослаблением рубля и снижением инвестиционной активности мешает реализации разработанной стратегии в полной мере.

Remarks:

1. Подробнее с темой эволюции режимов сборки можно ознакомиться в статье Лебедев К. К., Панкратова Д. А. Эволюция режимов промышленной сборки-одно из условий дальнейшей модернизации и развития автомобильной промышленности России //Экономическая наука современной России. – 2011. – №. 3 (54).

References:

1. Akimkina D. A. FDI in industrial policy of Russia // Economic analysis: theory and practice, no. 3 (306), 2013, pp. 27-37.
2. Borisov V. N. et .all. Methods of estimation of innovative efficiency in the manufacturing industry [On-line source] / V. N. Borisov, O. V. Pochukaeva, T. G. Orlova, E. A. Balagurova, K. G. Pochukaev // IEF RAS, 2012. Available at:<http://www.ecfor.ru/pdf.php?id=pub/bor03>
3. Dementiev V. Ye. A trap of the technological adoptions and the condition of its overcoming in the two-sector model of economy // Economics and mathematical methods, Vol. 42, no. 4, 2006, pp. 17-32.
4. Egortseva N.A. The beginning of Russian automobile building, the importance of the joint-stock company "FIAT" in solving of the automobile problem in the USSR // Vector of science TSU, no 2 (20), 2012, pp. 103-106
5. Lebedev K.K., Pankratova D.A. Strategy of Modernization and Development of Russia's Motorcar Industry: the Elements and Conditions for Further Evolution // Economic Science Of Modern Russia, no. 3 (54), 2011, pp. 121-134.
6. Pavlov K.V. et. all. Direct foreign investments as factor of economic growth: the general and special. Scientific journal NRU ITMO. Series "Economics and Environmental Management" no. 1, 2017, pp. 21-27.
7. Polterovich V. M. Institutions of catching-up development (on the project of a new model for

economic development of Russia). *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2016, no. 5, pp. 34-56.

8. Sukharev O. S., Adequacy of outpace development strategy of Russian economy in global changes // *Economic analysis: theory and practice*, no. 47 (350), 2013, pp. 2-15.

9. Kharlamova T. I. Forced Industrialization In The Local Automobile Industry: Lessons Of History // *Izvestiya MSTU* vol. 3, no. 2, 2012, pp. 128-135.

10. Kharlamova T. I., Panin E. V. Contribution To The Defense Of The Country's Automakers During The Prewar Years // *Izvestiya MSTU*, vol. 5, no. 2 (20), 2014, pp. 89-94.

11. Shishka V. G. Reasonable Adoption: Foreign Experience As Driving Factor Of Soviet Car Industry In The Late 1920s // *Perm University Herald. Series «History»* no. 3 (23), 2013, pp. 166-175.

Прямые иностранные инвестиции в российской автомобильной промышленности

Акимкина Д. А.

ЦЭМИ

Российская Федерация, г. Москва, Нахимовский просп. 47

Аннотация

Ввиду технологического отставания отечественной автомобильной промышленности от мирового уровня неоднократно вставал вопрос о необходимости проведения промышленной политики для реализации стратегии догоняющего развития. В автомобильной промышленности как СССР, так и России уже на протяжении многих лет активно используются инструменты стратегии догоняющего развития и проводится политика импортозамещения путем привлечения иностранного капитала, передачи новых технологий и размещения филиалов иностранных фирм. В статье приводится краткая история и оценка результатов реализации стратегии развития отечественного автомобилестроения.

Ключевые слова: импортозамещение, прямые иностранные инвестиции, автомобильная промышленность

Дата публикации: 02.07.2019

Ссылка для цитирования:

Акимкина Д. А. Прямые иностранные инвестиции в российской автомобильной промышленности // Вестник ЦЭМИ РАН. 2019. Выпуск 1 [Электронный ресурс]. Доступ для зарегистрированных пользователей. URL: <https://cemi.jes.su/s265838870005263-2-1/> (дата обращения: 10.04.2020). DOI: 10.33276/S265838870005263-2