

Индустриализация начинается с автопрома

На заседании правительства 4 марта была рассмотрена, одобрена в целом и отправлена на окончательную доработку программа развития отечественного автопрома до 2020 года. Эта отрасль в 2008 г. создавала около 1% ВВП России (в 2009 г. доля упала до 0.6% ВВП), обеспечивает около 400 тыс. рабочих мест в компаниях-производителях автомобилей и комплектующих и около 1 млн. рабочих мест в зависимых и дилерских компаниях.

Правительство выбрало разные стратегии развития для четырех разных сегментов автомобильного отрасли. Рассматривались стратегии Текущий вектор, то есть инерционный, Закрытый рынок, Партнерство с тарифной защитой и без нее, Крупный экспортер.

Для сегмента легковых и легких коммерческих автомобилей – ввиду нехватки внутренних источников финансирования и отставания по технологической базе – был выбран сценарий, основанный на партнерстве с иностранными производителями, а именно «Партнерство без тарифной защиты».

Для сегмента грузовиков и автобусов выбран более амбициозный сценарий - «Крупный экспортер», основанный однако также на значительном привлечении прямых иностранных инвестиций.

Сценарий для легковых автомобилей предполагает к 2020 г. рост выпуска до 3.15 млн. штук, то есть на 16% в год после 2009 г., когда было выпущено 597 тысяч машин, или 40,6% к уровню 2008 г. Правительство при этом рассчитывает на уменьшение к 2020 г. доля импорта до 20% при нулевом импорте подержанных машин, незначительный объем экспорта в СНГ- 8% от производства. Предполагается, что внутреннее производство будет разделено примерно в равных долях между двумя производителями, созданными на основе партнерства с иностранцами - 52% (1,65 млн. шт.) и 4-5 чисто иностранными локализованными производителями.

На основе реализации стратегии предполагается доведение доля автомобильной отрасли в целом в ВВП до 2.4% ВВП и за 10 лет создать 18 новых моделей автомобилей всех видов.

Общая стоимость 10-летней программы развития отрасли оценивается в 1,2-1,8 трлн. руб. (то есть 4-6 млрд. долл. в год), при этом 584 млрд. рублей отнесены на счет российских участников рынка, а господдержка оценивается в 180 млрд. рублей.

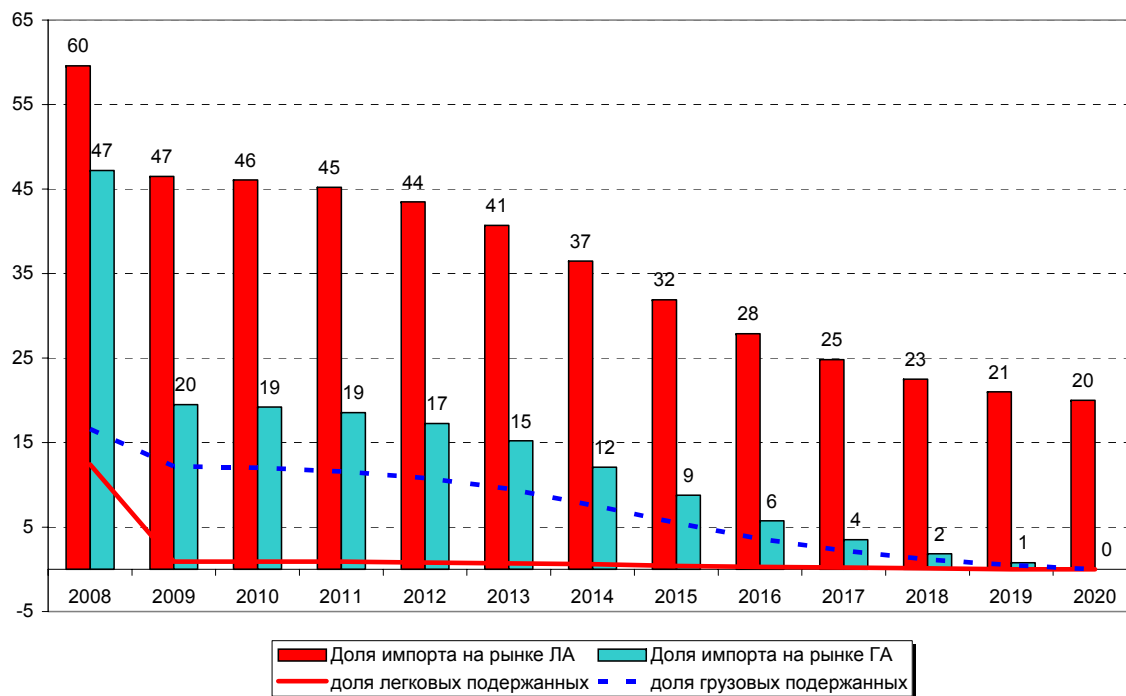
В 2010 году участники рынка должны инвестировать 55 млрд. руб., бюджетная поддержка, по оценке, составит 20-24 млрд. руб. В 2011 году объем вложений, как ожидается, составит 135 млрд. руб., а бюджетная поддержка увеличится до почти 40 млрд. руб. Будет также рассматриваться вопрос о компенсации до 2015 года части процентных ставок по кредитам для автопрома в размере около 60 млрд. руб. бюджетных средств. Расходы федерального бюджета на софинансирование разработки новых проектов оцениваются в 24 млрд. руб. Первоначально предлагалось направить 150 млрд. руб. на покупку зарубежных активов, однако пока рассмотрение этого вопроса отложено.

Планируется, что основные инвестиции в отрасль должны быть осуществлены до 2013 года, чтобы способствовать быстрому восстановлению после кризиса одного из возможных локомотивов российской экономики. Содержательно программа включает следующие разделы:

- Развитие производств автомобильных компонентов и техники;
- Модернизация и «инновационное обновление» производства;
- Проведение НИОКР;
- Создание совместных предприятий с иностранцами.

Автокомпонентные производства планируется разместить в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке, что, по мнению правительства, сможет решить проблему диверсификации в моногородах, способствовать развитию транспортной инфраструктуры и приведет к созданию дополнительных рабочих мест.

Динамика импорта на рынке легковых (ЛА) и грузовых автомобилей (ГА) по прогнозам Минпромторга России



Источник: Минпромторг.

На обновление основных фондов будет потрачено около 330 млрд., на НИОКР – 100 млрд. По сути основным источником внедряемых инноваций будут иностранные компании. Ведь сумма в 100 млрд. рублей, выделяемая на отечественные НИОКР всей отрасли, сравнима с двухлетней программой Daimler AG стоимостью 2 млрд. евро по развитию лишь гибридных и электрических двигателей. При этом отечественные НИОКР включают и разработки по созданию автотранспортных систем для освоения Луны и шельфа Северно-ледовитого океана. Таким образом предполагается, что именно вложения иностранцев будут способствовать росту инновационности производства в корневом для российского автопрома бизнесе – производстве

собственно автомобилей. Но скорее всего это приведет лишь к адаптации зарубежных технологий, а не к созданию новых прорывных российского происхождения. Да и про развитие кадров для осуществления отечественных разработок в программе не предусматривается.

В целом программа выглядит привлекательно и даже красиво, но учитывая низкую долю собственно средств бюджета в ее реализации, вероятность ее реализации в заданных форматах в значительной степени определяется стратегиями, которые выберут частные инвесторы, при этом в значительной степени иностранцы, а предсказать поведение частного инвестора да еще на горизонте в 20 лет не брался даже такой знаменитый экономист как Дж. М. Кейнс.

Валерий Мионов, Ольга Пономаренко