

**МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ,
НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ПРОИЗВОДСТВА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ**

О. В. Зубкова, Е. В. Новиков (научный руководитель)

*ФГБОУ ВО «Российский государственный аграрный
университет – МСХА имени К. А. Тимирязева»
(г. Москва, Российская Федерация)*

***Аннотация.** В статье рассматривается важность оказания мер поддержки государством отечественной автомобильной промышленности. Приведен перечень необходимых актуальных мероприятий государственной поддержки отечественного автопрома. Изучены меры, уже принятые государством в 2020 году и запланированные на 2021 год.*

***Ключевые слова:** государственное регулирование; темп развития; российский рынок автомобилей; рынок автомобилей; рыночная структура; государственное регулирование; особенности российского рынка.*

**STATE SUPPORT MEASURES AIMED AT INCREASING
THE PRODUCTION EFFICIENCY AND COMPETITIVENESS
OF VEHICLES**

O. V. Zubkova, E. V. Novikov (research advisor)

*Russian State Agrarian University – Moscow Timiryazev Agricultural Academy
(Moscow, Russian Federation)*

***Abstract.** The article discusses the importance of providing measures of state support to the domestic auto industry. The list of necessary urgent important measures of state support of the domestic auto industry is given. The measures already taken by the state in 2020 and planned for 2021 are examined.*

***Keywords:** state regulation; rate of development; Russian car market; car market; market structure; state regulation; peculiarities of the Russian market.*

В январе – ноябре 2020 в РФ было реализовано более 1,4 млн новых легковых автомобилей. Это на 9,9 % меньше, чем за тот же период 2019 года. Лидерство на российском рынке традиционно удерживает отечественная марка LADA – за 11 месяцев

ее продажи составили 302,7 тыс. единиц, снизившись на 7,3 %. Таким образом, ее доля оказалась равной 21,3 %. Далее в рейтинге следуют корейские бренды KIA (191,7 тыс. шт.) и Hyundai (145,9 тыс. шт.), которые также демонстрируют падение (на 12,6 % и 10,1 % соответственно). В ТОП-10 марок большинство показывают рыночное падение. Наибольшее падение – у отечественного GAZ (-23,4 %). В модельной структуре российского рынка первые две строчки занимают представители LADA. Лидером остается Granta – за 11 месяцев она разошлась тиражом в 111,7 тыс. единиц, что на 7,9 % меньше, чем год назад. На втором месте – Vesta, продажи которой сократились на 4,4 % до 96,1 тыс. машин. Звание лучшей иномарки по-прежнему сохраняет KIA Rio: в январе – ноябре реализация автомобилей этого семейства составила 77,9 тыс. единиц (-9,2 %) [3].

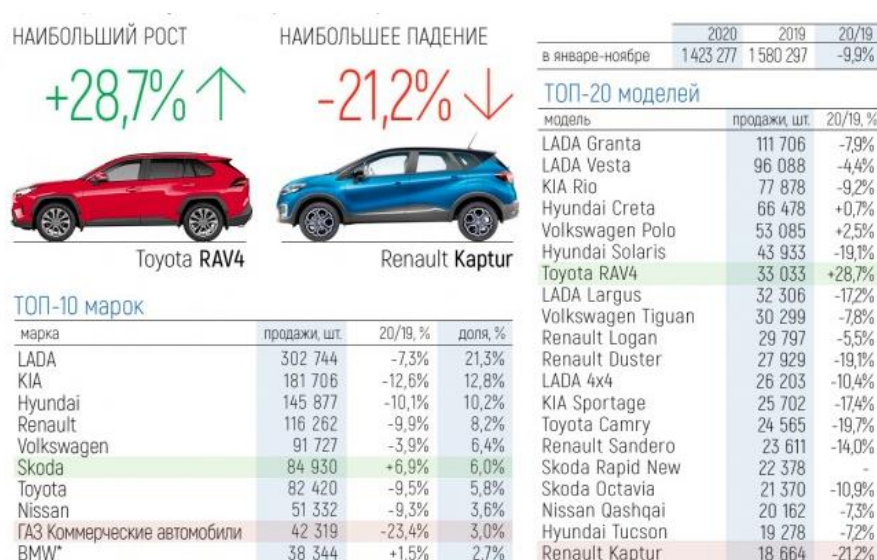


Рисунок 1 – Продажи новых автомобилей в России за 11 месяцев 2020 года

Автопром является уязвимой сферой для экономических кризисов. При этом, автомобильная промышленность находится под вниманием государства, которое принимает меры поддержки, направленные на повышение эффективности производства и конкурентоспособности автомобильной техники.

В частности, весной 2020 года принимались весомые антикризисные меры – было выделено дополнительно в автомобильную отрасль 25 млрд руб. (всего в 2020 г. – 56,1 млрд руб.). День-

ги были направлены на традиционные программы стимулирования спроса: льготное автокредитование, автолизинг и закупку техники для государственных нужд. Минпромторг в июле 2020 года запустил программу поддержки операционного лизинга произведенных в стране автомобилей, по которой субсидируется 25 %-ная скидка на авансовый платеж.

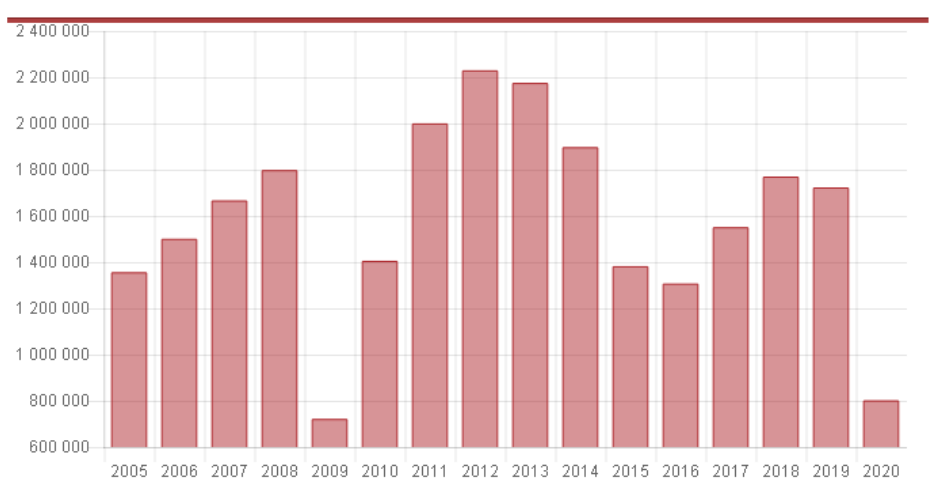


Рисунок 2 – Итоги производства автомобилей в России

В апреле 2020 года – на пике пандемии – падение продаж автомобилей в России составляло 75...78 % в зависимости от сегмента (легковые, грузовые, малотоннажные грузовые автомобили). При этом, например, в Великобритании снижение продаж легковых автомобилей за три квартала 2020 г. составило 33,2 %, во Франции – 28,9 %, в Германии – 25,5 %, Испании – 38,3 %, Италии – 34,2 %, Бразилии – 34,7 %, Индии – 28,9 %, США – 18,8 %. По этому показателю очень близок Китай, где продажи снизились на 12,4 %. Это значит, что принятые меры поддержки попали в точку и средства были выделены в достаточном объеме. По продажам легковых автомобилей за три квартала 2020 года Россия заняла 4-е место среди автомобильных рынков Европы (после Германии, Великобритании и Франции).

В рамках направления по господдержке льготного лизинга автомобилей Минпромторг России со второй половины 2020 года запустил новую программу операционного лизинга «Доступная аренда», предполагающую субсидирование части ежемесячного платежа в рамках сделок операционного лизинга – долгосрочной

аренды автомобиля без перехода прав собственности получателю, на которую были выделены средства в объеме 2,5 млрд руб.

В 2020 году производители еще получили 50 % субсидий (общий размер которых для отрасли оценивается в 200 млрд руб.) только за наличие заключенного специнвестконтракта (спик), который есть у всех основных производителей. Другую половину – пропорционально набранным баллам за локализацию относительно целевого уровня. В 2021 году за спик дадут 25 % субсидий, а с 2022 года вся поддержка будет распределяться по локализации.

Автопроизводитель может сам решать, за счет каких локализованных компонентов или материалов набрать необходимое количество баллов. Эти правила едины для всех участников российского рынка.

Еще одной важной кардинальной мерой поддержания автопрома является то, что Минпромторг с 2021 года запустит программу поддержки производства автокомпонентов. Министерство планирует софинансировать производство ключевых и перспективных технологических решений для компонентов автомобилей, сельхозтехники, строительно-дорожной техники совместно с ФРП (Фонд развития промышленности – создан для модернизации российской промышленности, организации новых производств и обеспечения импортозамещения). Отбор заявок на грант будет происходить на конкурсной основе, будет создан специальный технический совет, который будет этим заниматься. Доля господдержки будет составлять около 30 % от общего объема инвестиций в проект. Совокупный бюджет, включая инвестиции самих производителей по этой программе, оценивается более чем в 200 млрд руб. за 10 лет. Планируется, что смогут подать заявку на грант следующие проекты: проекты по производству компонентов для электротрансмиссии – редукторы, мотор-колеса, батареи; технологии «машинного зрения» – радары и лидары, видеокамеры. Также будут поддерживаться проекты, связанные с безопасностью пассажиров: производство активных и пассивных систем безопасности, различных датчиков. Технологические решения для автомобилей на водороде тоже предмет программы развития автокомпонентов и многое другое.

Также планируется поддержание стратегий развития беспилотного транспорта. Государство помогает развивать технологии автономности и другие технологические решения в автопроме путем субсидирования сертификации беспилотной техники. НАМИ в рамках госпрограммы помогает, так как сертификация – это дорогостоящий процесс. Кроме того, Минпромторг софинансирует соответствующие НИОКР. НТИ «Автонет», где Минпромторг является соруководителем, выдает гранты на разработку компонентов. Фонд развития промышленности – льготные займы под организацию их производства.

Планируется также активно поддержать производство беспилотников. До запуска производства нужно разработать основательную законодательную базу: о самих беспилотных транспортных средствах, о регулировании движения с их участием, о правилах обмена информацией в процессе движения [5].

Автозаводы представляют собой градообразующие предприятия таких городов, как Тольятти, Нижний Новгород, Набережные Челны. Они необходимы для формирования местного бюджета путем взимания налогов, для строительства жилья, строительства и функционирования дорожной инфраструктуры и логистики, в целом для поднятия экономики в регионе.

Основные векторы влияния на производство легковых автомобилей и комплектующих к ним в России:

- таможенные пошлины на ввоз иномарок;
- уровень спроса покупателей;
- вкусовые предпочтения покупателей.

В России в последнее время применяется опыт зарубежного автопрома в области создания и функционирования промышленных парков для поставщиков. Парк автомобильной промышленности – это площадка в непосредственной близости от основной производственной площадки, где производятся комплектующие, которые распределяются по отдельным частям сборочной линии в нужное время. В то же время автосборочный завод получает экономию на транспортных и складских расходах, одновременно повышая качество конечного продукта. Преимущество поставщика комплектующих заключается в повышении серийности изделия.

Пути повышения конкурентоспособности отечественного производства автокомпонентов:

- применение принципов концепции «бережливого производства»;
- многоуровневая система поставок – сборка крупных готовых модулей;
- приобретение ресурсов у местных поставщиков;
- широкое применение информационных технологий в области логистики;
- постоянное соблюдение стандартов качества.

Время, качество и гибкость являются одними из наиболее важных факторов в организации взаимодействия между производителями автокомпонентов и автосборочными заводами. Именно эти факторы оказывают влияние на возможность снижения общей себестоимости и конкурентные позиции на рынке конечной продукции легковых автомобилей.

Автозаводы стремятся минимизировать общую стоимость своих деталей и узлов, а также получить необходимый объем, необходимое качество и точно в срок, а продавцы – продать как можно дороже и в самых больших масштабах. Один из этих интересов является ключом к здоровому взаимодействию между потребителем и поставщиком.

АО «АвтоВАЗ», крупнейший заказчик предъявляет серьезные требования к поставщикам комплектующих и материалов в связи с разработкой новых моделей, качество которых, по планам правительства, должно соответствовать европейским стандартам. Волжский автозавод применяет способ работы с поставщиками: предприятиям предоставляется только 80 % годового объема деталей, необходимых заводу, а оставшиеся 20 % оставляют в опционе предлагать его тем, у кого более выгодные условия качества и цены.

Для того чтобы выжить в конкурентной борьбе на рынке автомобильных запчастей и комплектующих, местным поставщикам необходимо ставить перед собой такие стратегические задачи, как:

- повышение уровня обслуживания клиентов,
- повышение качества доставки,

- снижение себестоимости продукции,
- оптимизация логистической цепочки с внедрением новейших логистических методов в управление бизнес-процессами [4].

Основные меры государственной поддержки должны быть направлены на повышение эффективности производства и конкурентоспособности автомобильной техники. Для обеспечения укрепления автомобильной промышленности государство предпринимает меры с целью увеличения темпа по созданию условий для ускоренного технического переоснащения предприятий автопрома, обеспечивая:

1. создание крупных корпораций и компаний по производству автомобилей и автозапчастей;
2. организацию межведомственной системы контроля технического уровня, безопасности, ресурсных и других потребительских характеристик автомобильной техники в процессе эксплуатации;
3. совершенствование стандартизации и сертификации автомобильной техники и комплектующих;
4. создание базы данных и мониторинг межотраслевых научно-технических разработок, в том числе двойного назначения, для использования в автомобильной промышленности;
5. стимулирование работы в области фундаментальных и прикладных исследований;
6. создание особой экономической зоны для организации нового и модернизации существующего производства автокомпонентов;
7. сосредоточение фокуса внимания на мобилизации потенциала компаний автомобильной промышленности;
8. создание эффективной информационной поддержки и инфраструктуры;
9. создание системы управления человеческими ресурсами, удовлетворяющей потребностям собственного развития.

Главные меры поддержания государством развития отечественного автопрома:

- включение в действующие и разрабатываемые федеральные целевые программы наиболее важных с точки зрения создания

новых, высокоэффективных производств в области производства автокомпонентов;

- разработка программы развития автомобильной промышленности с иными странами;
- помощь в развитии системы финансового лизинга в сфере производства и продажи транспортных средств общего пользования;
- разработка положения об определении требований к утилизации списанных транспортных средств и регламента организации и проведения их утилизации;
- содействие в реализации инвестиционных проектов, реализуемых на территории Российской Федерации, с участием иностранных автомобильных компаний;
- обеспечение работы системы страхования автотранспорта и гражданской ответственности с учетом возраста транспортного средства;
- снижение таможенных пошлин на технологическое оборудование, детали, агрегаты, узлы, детали и узлы, не производимые в Российской Федерации;
- обновление автомобильных колонн войскового типа;
- закупка отечественной автомобильной техники для государственных нужд;
- стимулирование обновления парка автотранспортных средств;
- защита российского автомобильного рынка от импорта новых и подержанных автомобилей, а также автомобилей, не отвечающих требованиям действующих технических регламентов Российской Федерации;
- поддержание устойчивого спроса на продукцию предприятий российского автомобилестроения;
- стимулирование развития российских организаций – производителей подшипников [1, 2].

Для развития и поддержки отечественного автопрома очень важно и далее оказывать максимальную помощь государством. Следует продолжать применять уже внедренные меры, мероприятия, а также вводить новые, в том числе основываясь на зарубежном опыте.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Новиков Е. В., Зубкова О. В. Исследование влияния методов государственного регулирования на обновление российского парка легковых автомобилей // Чтения академика В. Н. Болтинского: сборник статей семинара (22–24 января 2020 года). Ч. 2. М. : МЭСХ, 2020. 102 с.
2. Новиков Е. В., Зубкова О. В. Государственное регулирование в сфере технического обеспечения АПК // «Научно-информационное обеспечение инновационного развития АПК» («ИнформАгро-2020»). М. : ФГБНУ «Росинформагротех», 2020.
3. Лидеры и аутсайдеры авторыннка РФ за 11 месяцев 2020 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/46765/>.
4. Статистика и спрос на новые автомобили в России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/russia>.
5. Меры господдержки автопрома попали в точку [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2020/11/02/845549-meri-gospodderzhki>.
6. Кушнарев Л. И., Дидманидзе О. Н. Состояние и направления инновационного развития инженерно-технической службы АПК // Международный технико-экономический журнал. 2014. № 1. С. 31-40.
7. Коротких Ю. С., Пуляев Н. Н. Развитие и современное состояние автомобилизации. М. : ООО «Автограф», 2018. 108 с.
8. Основные этапы развития тягового электропривода на кафедре тракторов и автомобилей / О. Н. Дидманидзе, С. А. Иванов, Е. П. Парлюк, Р. Т. Хакимов // В сб.: Чтения Академика В. Н. Болтинского. 2020. С. 51-63.

REFERENCES

1. Novikov E. V., Zubkova O. V. Study of the impact of state regulation methods on the renewal of the Russian passenger car fleet. *Chteniia akademika V. N. Boltinskogo*, part 2. Moscow, MESKh, 2020, 102 p.
2. Novikov E. V., Zubkova O. V. State regulation in the field of technical support of the agro-industrial complex. *Nauchno-informatsionnoe obespechenie innovatsionnogo razvitiia APK («InformAgro-2020»)*, Moscow, Rosinformagrotekh, 2020.
3. Leaders and outsiders of the Russian car market for 11 months of 2020. Available at: <https://www.autostat.ru/infographics/46765/>.
4. Statistics and demand for new cars in Russia. Available at: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/russia>.

5. Measures of state support for the automotive industry hit the nail on the head. Available at: <https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2020/11/02/845549-meri-gospodderzhki>.

6. Kushnarev L. I., Didmanidze O. N. Status and trends of innovation development of engineering services in agro-industry. *Mezhdunarodnyi tekhniko-ekonomicheskii zhurnal*, 2014, no. 1, pp. 31-40.

7. Korotkikh Yu. S., Pulyaev N. N. Development and current state of motorization. Moscow, ООО «Автograf», 2018, 108 p.

8. Didmanidze O. N., Ivanov S. A., Parliuk E. P., Khakimov R. T. Main stages of development of traction electric drive at the department of tractors and automobiles. *Chteniia Akademika V. N. Boltinskogo*, 2020, pp. 51-63.

Об авторах:

Зубкова Ольга Васильевна, магистрант Института механики и энергетики имени В. П. Горячкина ФГБОУ ВО «Российский государственный аграрный университет – МСХА имени К. А. Тимирязева» (127550, Российская Федерация, г. Москва, ул. Тимирязевская, д. 49), olvas2008@yandex.ru.

Новиков Евгений Валерьевич, доцент кафедры тракторов и автомобилей ФГБОУ ВО «Российский государственный аграрный университет – МСХА имени К. А. Тимирязева» (127550, Российская Федерация, г. Москва, ул. Тимирязевская, д. 49), кандидат технических наук, доцент, novikov-111@yandex.ru.

About the authors:

Ol'ga V. Zubkova, master's degree student, Russian State Agrarian University – Moscow Timiryazev Agricultural Academy (127550, Russian Federation, Moscow, Timiryazevskaya St., 49).

Evgenii V. Novikov, associate professor of the Department of Tractors and Automobiles, Russian State Agrarian University – Moscow Timiryazev Agricultural Academy (127550, Russian Federation, Moscow, Timiryazevskaya St., 49), Cand.Sc. (Engineering), associate professor, novikov-111@yandex.ru.