

Ключевые слова:

иностранные инвестиции,
автомобильная промышленность,
государственное регулирование,
локализация производства,
кластер

Т. А. Витютина, к. э. н.,

доц. кафедры «Экономическая теория» Калужского филиала
Государственного университета Минфина России
(e-mail: apku19@yandex.ru)

Т. Э. Пирогова, к. э. н., доц., директор Калужского филиала
Государственного университета Минфина России
(e-mail: te_pirogova@mail.ru)

Привлечение иностранных инвестиций в автомобильную промышленность России

Производство иностранных автомобилей в нашей стране способствует замещению их прямого импорта. Государство предлагает западным автопроизводителям различные льготы, касающиеся ввозных таможенных пошлин, создания инфраструктуры промышленных площадок за счет средств региональных бюджетов, уменьшения ставок региональных налогов, в свою очередь рассчитывая на увеличение объемов иностранных инвестиций и стимулирование развития отечественного автопрома. В этой связи исследование проблем и перспектив деятельности иностранных автомобильных компаний в Российской Федерации представляет определенный интерес.

Автомобильная промышленность — ведущая подотрасль отечественного машиностроения, которая в настоящее время создает порядка 1 % ВВП, обеспечивая около 350 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях — производителях автомобилей и комплектующих. Кроме того, отрасль предоставляет около 1 млн рабочих мест в зависимых и дилерских компаниях. Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других промышленности. Автомобилестроение обеспечивает дополнительную занятость в смежных отраслях около 4,5 млн человек. Развивается оно за счет привлечения российских и иностранных инвестиций¹.

¹ Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года / Официальный сайт Минпромторга России (<http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>).

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНОСТРАННЫХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В РОССИИ

С целью привлечения в отечественное автомобилестроение иностранных инвестиций 29 марта 2005 г. Правительством РФ было принято Постановление № 166 «О внесении изменений в таможенный тариф РФ в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки»² (далее — Постановление № 166). Оно предусматривает снижение вплоть до 0 % ввозных пошлин на автокомпоненты, импортируемые в Россию для промышленной сборки легковых автомобилей, коммерческого автотранспорта, предназначенного для перевозки менее 10 человек, включая водителя, в т. ч. грузопассажирских автомобилей-фургонов, а также гоночных автомобилей.

В развитие норм Постановления № 166 Минэкономразвития, Минпромэнерго и Минфин России 15 апреля 2005 г. приняли Приказ № 73/81/58н³. Документ устанавливает, что предприятия, осуществляющие промышленную сборку, должны производить не менее 25 тыс. единиц транспортных средств в год при двухсменном режиме работы, включая: сварку, окраску и сборку кузова; монтаж оборудования салона; монтаж силового агрегата, рулевого механизма, передней и задней подвески, выпускной системы; монтаж электрооборудования, элементов подвески; монтаж элементов экстерьера; обязательное проведение контрольных испытаний готовых моторных транспортных средств. Ввоз на территорию Российской Федерации автокомпонентов, классифицируемых кодами ТН ВЭД РФ «для промышленной сборки» моторных транспортных средств, осуществляется на основе соглашения, заключаемого между Минэкономразвития России и российским юридическим лицом. В нем указываются перечень, количество и стоимость компонентов по согласованию с Минпромэнерго России, а также график выхода на проектную мощность с разбивкой плана выпуска транспортных средств по годам. Российские юридические лица, осуществляющие ввоз автокомпонентов для сборки, должны организовать на предприятии сварку, окраску и сборку кузова не позднее чем через 18 месяцев после заключения соглашения для действующих предприятий и не позднее чем через 30 месяцев — для вновь создаваемых производств. Не позднее чем через 24 месяца после организации сварки, окраски и сборки кузова предприятие должно сократить ввоз автокомпонентов, указанных в перечне на момент подписания соглашения, в стоимостном исчислении от их общей стоимости (без учета стоимости кузова) не менее чем на 10 %. Впоследствии, не позднее чем через 42 месяца, сократить ввоз еще не менее чем на 10 %, и через 54 месяца — еще на 10 %.

Соглашение между российским юридическим лицом и Минэкономразвития России заключается: на срок до 7 лет — в случае принятия на себя российским юридическим лицом обязательства по организации на предприятии сварки, окраски и сборки кузова не позднее чем через 18 месяцев; на срок до 8 лет — если российское юридическое лицо принимает обязательства по организации сварки, окраски и сборки кузова не позднее чем через 30 месяцев.

Предприятие, осуществляющее промышленную сборку, ежегодно представляет в Минэкономразвития России: отчет о фактической капиталовложениях; сведения об объемах выпуска; отчет об автокомпонентах или их частях, фактически ввезенных на территорию Российской Федерации и использованных для промышленной сборки моторных

² Постановление Правительства РФ от 29 марта 2005 г. № 166 «О внесении изменений в таможенный тариф РФ в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=108118>).

³ Приказ Минэкономразвития России, Минпромэнерго России, Минфина России от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н «Об утверждении порядка, определяющего понятие “промышленная сборка” и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию РФ автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701–8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=96682#p65>).

транспортных средств; отчет, подтверждающий использование ввезенных автокомпонентов, включая сведения о нормах расхода, остатках на складах и в незавершенном производстве; бухгалтерскую отчетность за предыдущий и текущий годы.

Со времени принятия Приказа № 73/81/58н условия соглашения между иностранными производителями автомобилей и Минэкономразвития России претерпели значительные изменения (табл. 1).

Таблица 1

Изменения, внесенные в Приказ № 73/81/58н от 15 апреля 2005 г.

Документ, вносящий изменение	Содержание изменения
Приказ № 237/198/105н от 18 августа 2006 г.	Увеличен процент сокращения ввозимых автокомпонентов после 42 месяцев и после 54 месяцев работы с 10 до 20 % для резидентов особых экономических зон (для таких компаний, как «Автотор» г. Калининграда) по сравнению с другими предприятиями, осуществляющими промышленную сборку
Приказ № 311/250/124н от 5 октября 2006 г.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Введено предоставление отчета о произведенных сокращениях ввоза автокомпонентов, указанных в Перечне, заявленном на момент подписания соглашения. 2) Введены сроки и величины для сокращения ввоза комплектующих для сборки узлов и агрегатов. 3) Введен порядок информирования таможенных органов о заключенных соглашениях и таможенном оформлении комплектующих в зоне деятельности таможенных органов. 4) Введено понятие «мосты ведущие» для промышленной сборки узлов и агрегатов. 5) Введены сроки заключения соглашений для промышленной сборки узлов и агрегатов
Приказ № 315/372/80н от 11 сентября 2007 г.	Установлена дата (10 ноября 2007 г.), после которой заключение соглашений с Минэкономразвития России невозможно
Приказ № 366/255/118н от 29 октября 2008 г.	Отменено ограничение на сроки заключения соглашений на сборку узлов и агрегатов
Приказ № 533/1018/137н от 17 декабря 2009 г.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Использование ввезенных комплектующих разрешено только для производства моторных транспортных средств. 2) Введено соответствие количества моделей, собираемых по крупноузловой сборке, количеству моделей, собираемых по полному циклу. 3) Российские юридические лица, осуществляющие промсборку, должны предоставлять отчетность по итогам каждого полугодия, в т. ч. в электронном виде; конкретизированы параметры, по которым следует предоставлять отчетность. 4) Уточнены санкции за нарушение соглашения и порядок их применения. 5) Определен порядок утилизации или возврата бракованных комплектующих

Источник: Приказ Минэкономразвития России, Минпромэнерго России, Минфина России от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н (с изм. и доп.) / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=96682#p65>).

В результате изменений в нормативно-правовой базе, на основании которой работают иностранные промышленные автомобильные предприятия, большая часть прямого импорта автотехники была замещена продукцией, произведенной в России. В течение нескольких лет доля легковых автомобилей, выпущенных в нашей стране, постепенно увеличивалась, и в 2010 г. она вдвое превысила объем продаж импортных легковых машин. Было создано 18 новых предприятий, как чисто иностранных (Ford, General Motors, Nissan, Toyota, Renault, Volkswagen, Peugeot Citroën Mitsubishi Automobiles Rus), так и в партнерстве с российскими предприятиями (Sollers, TarA3). В табл. 2 представлены основные иностранные производители автомобилей, работающие на территории России согласно заключенному с Минэкономразвития России соглашению.

Иностранные производители автомобилей в России

Компания	Регион	Год начала реализации проекта	Объем инвестиций	Выпускаемые марки автомобилей	Объем выпуска, шт.
Toyota	Санкт-Петербург	21 декабря 2007 г.	\$152 млн	Toyota Camry	50–200 тыс.
Nissan	Санкт-Петербург	Июль 2007 г. — начало строительства; июнь 2009 г. — открытие завода	\$200 млн	Nissan Teana, Nissan X-Trail	50 тыс.
General Motors	Санкт-Петербург	Июнь 2006 г. — начало строительства; ноябрь 2008 г. — запуск производства	\$300 млн	Chevrolet Captiva, Chevrolet Cruze, Opel Astra	70 тыс.
Volkswagen	Калуга	Октябрь 2006 г. — начало строительства; ноябрь 2007 г. — запуск производства по сборке автомобилей	€904 млн	VW Tiguan, Škoda Octavia, Škoda Fabia, VW Polo Sedan	150 тыс.
Peugeot Citroën Mitsubishi Automobiles Rus	Калуга	2008 г. — начало строительства; 2010 г. — запуск производства	€470 млн	Peugeot и Citroën сегмента С, полноприводные автомобили Mitsubishi, Peugeot, Citroën	160 тыс.
Hyundai	Санкт-Петербург	2010 г. — запуск производства	\$500 млн	Hyundai Tucson	105 тыс.
Ford	Санкт-Петербург	2002 г. — открытие завода; 2009 г. — расширение производства	\$330 млн	Ford Focus, Ford Mondeo	125 тыс.
Renault	Москва	1998 г. — основание; 2009 г. — расширение производства	\$1,5 млрд	Renault Logan, Renault Sandero	160 тыс.

Источник: сайт компании Peugeot (<http://www.peugeot.ru>); сайт компании «Автопродикс» — официального дилера Nissan (<http://www.nissan.autoprodix.ru>); сайт компании Hyundai (<http://www.hyundai.com>); сайт компании Toyota (<http://www.toyota.ru>); сайт компании Renault (<http://www.renault.ru>); сайт компании General Motors (<http://media.gm.com/content/media/ru/ru/news.html>); сайт компании «ФОЛЬКСВАГЕН Групп Рус» (<http://www.volkswagengroupus.ru>); сайт компании Ford (<http://www.ford.ru>).

Однако результаты государственной политики по привлечению иностранных инвестиций в автомобильную промышленность можно охарактеризовать как положительные для конечных потребителей, но недостаточные для полноценного развития отрасли. Организация промышленной сборки ведущими иностранными производителями так и не привела к созданию современных производств автомобильных компонентов по причине нормативно установленного низкого объема производственных мощностей (25 тыс. автомобилей в год), несмотря на выполнение компаниями формальных требований по уровню локализации. Системы менеджмента не более 5 % российских предприятий, производящих автокомпоненты, соответствуют стандарту ISO/TC-16949, устанавливающему специфические требования по качеству и организации производства. Необходимо практически заново создавать компонентную отрасль, проводя модернизацию заводов и базируясь на наличии сырьевых ресурсов, либо привлекать иностранных поставщиков. Однако лишь 12 % компаний из числа мировых лидеров компонентной отрасли открыли свой бизнес в России⁴.

Необходимо отметить, что иностранные производители автомобилей, работающие согласно Постановлению № 166, сталкиваются на российском рынке со следующими проблемами:

⁴ Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года / Официальный сайт Минпромторга России (<http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>).

— необходимость производить разнообразный модельный ряд автомобилей в небольших количествах, которые реализуются только в России и в странах Таможенного союза;

— невозможность поставлять произведенные автомобили на экспорт в связи с высокими логистическими и таможенными затратами;

— значительно более высокие по сравнению с общемировым уровнем цены на автокомпоненты в России.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЛОКАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

В настоящее время иностранные производители автомобилей импортируют большинство компонентов из Северной Америки, Кореи, Китая, Западной Европы. Транспортировка осуществляется по морю через Санкт-Петербург и по железной дороге. Основные проблемы — длительное время выполнения заказа (около 50 дней) и необходимость проведения таможенной очистки.

Создание производства автокомпонентов в России — одна из главных задач иностранных производителей. В разных странах — Бразилии, Индии, Китае, Вьетнаме, Австралии, Аргентине и других — доля локализации составляет от 30 до 80 % и имеет различные формы. Стратегия локализации производства автомобилей в России для иностранных производителей включает в себя:

1) проведение активной работы по поиску, оценке и установлению сотрудничества с российскими поставщиками автокомпонентов;

2) развитие местных производств автокомпонентов путем передачи им опыта, принципов и стандартов качества, интегрирования их в группу поставщиков компании; проверка качества предлагаемых компонентов во время запуска автомобиля и в массовом производстве;

3) осуществление кооперации с другими производителями комплектного оборудования, чтобы маневрировать объемами и обеспечивать прибыльность бизнеса;

4) взаимодействие с Минэкономразвития России.

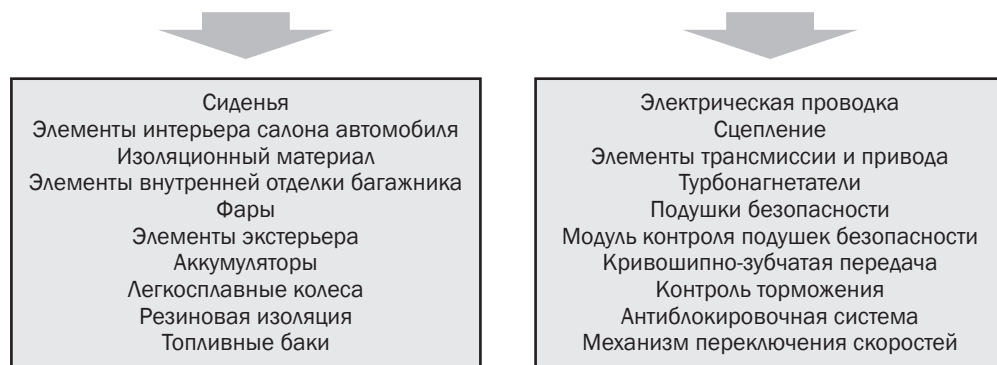
На рис. 1 представлены возможности закупки автокомпонентов иностранными производителями автомобилей в России.

Рисунок 1

Возможности локализации производства для иностранных производителей автомобилей

Можно закупать в России

Нежелательно закупать в России из-за неконкурентоспособности



Источник: Jim Bovenzi. Localization Perspective at GM Russia. Report of President and Managing Director GM Russia & CIS at International forum «Autoevolution-2010» (<http://www.vedomosti.ru/events>).

Географически российские поставщики размещены в Ленинградской, Калужской, Самарской, Нижегородской, Рязанской, Кировской и других областях. Использование комплектующих, произведенных в нашей стране, должно оправдываться достаточным объемом производства автомобилей. Необходимо использовать технологии глобальных поставщиков автокомпонентов, признанных во всем мире, и передавать их опыт местным производителям. Только 37 % российских поставщиков удовлетворяют требованиям такого концерна, как Volkswagen⁵. Ни один российский производитель не входит в список десяти лучших производителей оцинкованной стали, она в Россию импортируется. Только 20 из 50 лучших мировых поставщиков автокомпонентов представлены в России. Из семи поставщиков пластмасс только у одного качество продукции соответствует требованиям концерна Volkswagen. В настоящее время завод заключил 40 контрактов на поставку следующих автокомпонентов: рычаги управления, передний модуль (компания Magna), пластиковые панели (компания «Изопласт»), шины (завод «Кама»), подшипники (компания Anvis), оси и металлические части подвески (компания Benteler), сиденья (компания Lear), штамповки крупных кузовных деталей (компания «Гестамп»).

В табл. 3 представлено распределение закупок компонентов компаниями General Motors, Volkswagen, Peugeot Citroën Mitsubishi Automobiles Rus между российскими, совместными и иностранными предприятиями, размещенными в России.

Таблица 3

Закупки автокомпонентов иностранными производителями

Поставщики автокомпонентов	Производители		
	General Motors	Volkswagen	Peugeot Citroën Mitsubishi Automobiles Rus
Российские предприятия, %	52	37	6
Совместные предприятия, %	12		31
Иностранные предприятия, %	36	63	63

Источник: данные автомобильных компаний.

Как следует из таблицы, значительный удельный вес автокомпонентов, произведенных российскими предприятиями, приходится на компании General Motors и Volkswagen, что связано с их длительным пребыванием на российском рынке. Компания PCMA Rus в большей степени сотрудничает с всемирно известными производителями. Это объясняется тем, что она начала производство автомобилей в России в 2010 г. и еще не установила деловые отношения с российскими поставщиками. Перед ней стоит задача локализовать 35 % стоимости автокомпонентов.

Иностранные производители автомобилей называют следующие недостатки деятельности российских поставщиков: отсутствие опыта управления качеством и сертификатов качества; отсутствие или небольшой опыт работы с OEM-производителями; недостаточно эффективная организационная работа в части обучения персонала, продуктового и процессного развития, проектного менеджмента⁶; высокие закупочные цены, отсутствие поставщиков оцинкованной стали в России. Таким образом, российским компаниям необходимо совершенствовать свою деятельность с целью повышения качества и сближения с требованиями OEM.

⁵ Дитмар Корцеква. Развитие автомобильной промышленности России, взгляд «Фольксваген Групп Рус». Доклад генерального директора ООО «Фольксваген Групп Рус» (<http://www.vedomosti.ru/events>).

⁶ PCMA RUS — Localization plan. Report of President Peugeot Citroën Mitsubishi Automobiles Rus at International forum «Autoevolution-2010» (<http://www.vedomosti.ru/events>).

СОЗДАНИЕ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ КЛАСТЕРОВ В РОССИИ (НА ПРИМЕРЕ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ)

В соответствии с утвердившимся в экономической литературе подходом, региональный кластер представляет собой сконцентрированную на ограниченной территории группу взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, которые действуют в определенной сфере, характеризуются общностью деятельности и взаимодополняют друг друга⁷. Кластер включает производителей конечной продукции, поставщиков комплектующих, поставщиков оборудования, НИИ, образовательные учреждения, финансовые институты, правительственные и другие организации. Подобная концентрация поддерживает его развитие и конкурентоспособность. Предпосылками создания кластера являются: наличие конкурентоспособных предприятий, имеющиеся у региона конкурентные преимущества, географическая близость поставщиков и производителей, значительная численность участников кластера и связь между ними.

Кластеры могут формироваться стихийно или же возникать при активном содействии федеральных и региональных органов власти. Региональная кластерная политика, на наш взгляд, должна включать в себя следующие мероприятия:

1) Оценка существующего потенциала региона (производственного, кадрового, ресурсного, транспортного).

2) Формирование условий для привлечения инвесторов в части предоставления льгот по уплате налогов в региональный бюджет, создание инфраструктуры промышленных площадок для инвесторов за счет бюджетных средств.

3) Целенаправленный отбор инвесторов для размещения производства на территории региона с учетом стратегических социально-экономических задач его развития.

4) Информационно-аналитическое сопровождение инвестиционных проектов.

5) Содействие обеспечению социальной инфраструктуры.

6) Проведение кадровой политики в соответствии с требованиями участников кластера.

7) Оценка эффективности работы кластера.

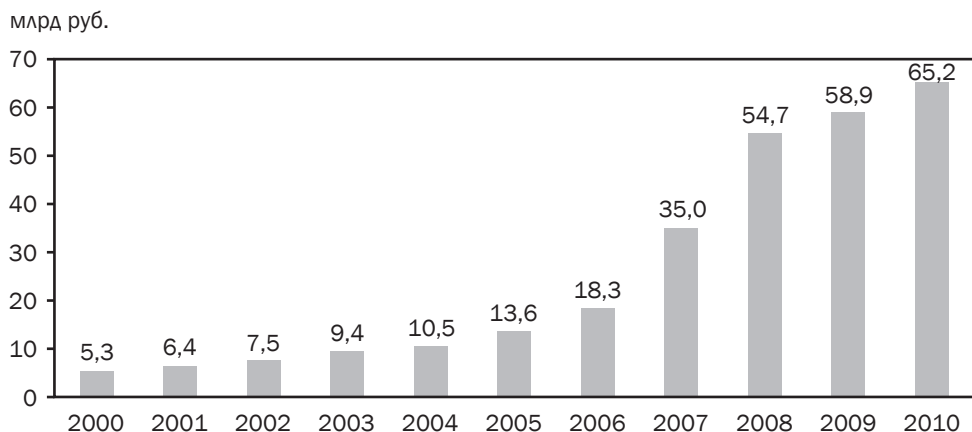
Рассмотрим процесс создания автомобилестроительного кластера на примере Калужской области. Основные факторы, обеспечивающие ее конкурентные преимущества:

- выгодное географическое положение и близость к финансовому центру страны;
- развитые системы транспорта, связи и телекоммуникаций;
- высокий образовательный и квалификационный уровень инженерно-технических работников и рабочих;
- уникальный опыт интеграции науки и производства;
- благоприятные экологические условия;
- относительно спокойная криминогенная обстановка;
- наличие минерально-сырьевых ресурсов для строительной отрасли;
- высокий культурный и уникальный природный потенциал;
- полная газификация северных и центральных районов области, устойчивое энергоснабжение;
- активное содействие инвесторам со стороны органов государственной власти и местного самоуправления.

В регионе проводится благоприятная по отношению к крупным иностранным инвесторам промышленная политика: предоставляются значительные налоговые льготы (снижена ставка налога на прибыль, несколько лет не взимается налог на имущество); создается качественная транспортная инфраструктура; финансируется строительство инженерной инфраструктуры. Объем инвестиций в экономику региона увеличился с 5,3 млрд руб. в 2000 г. до 65,2 млрд руб. в 2010 г., т. е. в 12 раз (рис. 2).

⁷ Майкл Э. Портер. Конкуренция: учебное пособие / Пер. с англ. — М.: Издательский дом «Вильямс», 2000. — С. 207.

**Инвестиции в основной капитал
в Калужской области (в текущих ценах)**



Источник: Официальный сайт Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Калужской области (<http://www.kalugastat.ru>).

Основная часть инвестиций обеспечивается за счет привлеченных источников — они составляют до 80 % от общего объема. Значительную долю в них занимают средства иностранных компаний. За период 2005–2009 гг. объем иностранных инвестиций вырос в 49 раз к уровню 2004 г.

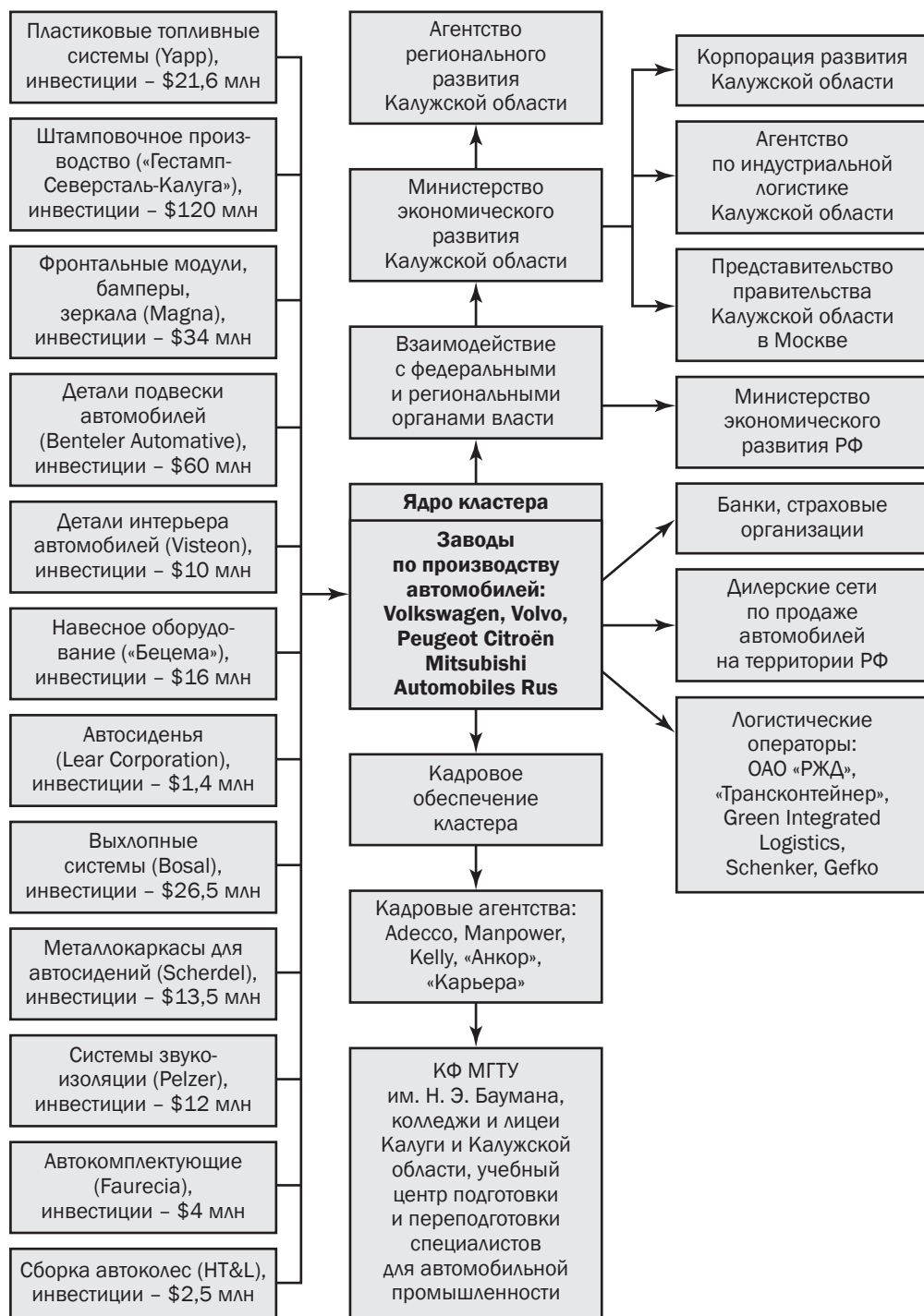
Согласно Постановлению Правительства Калужской области от 28 февраля 2008 г. № 67, инвестиционный проект, реализуемый на территории области, признается стратегическим при соблюдении следующих условий: объем инвестиций — не менее 3 млрд руб.; создание не менее 500 новых рабочих мест; установление среднемесячной зарплаты, превышающей 5-кратную величину прожиточного минимума для трудоспособного населения в Калужской области; улучшение инвестиционного имиджа области в связи с реализацией проекта. Благодаря деятельности крупных иностранных инвесторов на территории области в 2009 г. удалось смягчить последствия финансового кризиса⁸.

В настоящее время в области созданы несколько индустриальных парков: «Росва», «Калуга-Юг», «Грабцево», «Ворсино», «Обнинск», «Детчино», «А-парк», «Лемкон», в которых уже размещены новые производства. Общая площадь индустриальных парков составляет 2615 га, доступно для размещения производства — 1382 га. Приход в регион автомобильных гигантов (Volkswagen, Volvo, Peugeot Citroën Mitsubishi Automobiles Rus), а также сформированная в регионе производственная, социальная, информационная инфраструктура соответствуют общепринятым признакам кластера. За счет бюджетных и заемных средств реализуется проект «Развитие инфраструктуры индустриальных парков Калужской области: формирование кластера производства автомобилей и автокомпонентов»⁹. Ряд местных предприятий имеет потенциальную возможность стать автопоставщиками компонентов, и с этой целью они проводят модернизацию отдельных участков и производств.

⁸ Экономика региона: Итоги работы в 2009 году. Перспективы на 2010 год. — Калуга: Издательство научной литературы Н. Ф. Бочкаревой, 2010. — С. 98.

⁹ Аналитические материалы Министерства экономического развития Калужской области / Портал органов власти Калужской области (<http://www.admoblkaluga.ru>).

**Структура автомобилестроительного кластера
в Калужской области**



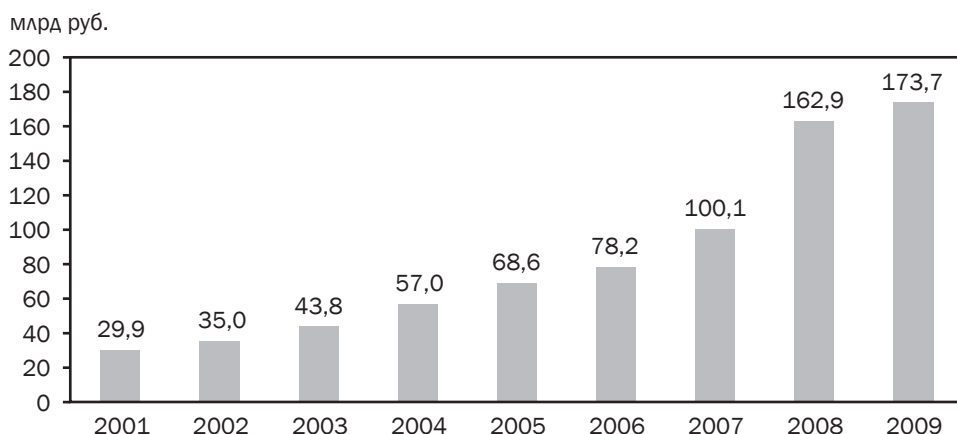
Источник: составлено авторами.

Создание автомобилестроительного кластера оказывает комплексное влияние на социально-экономическое развитие Калужской области. Это увеличение объема промышленной продукции, рост налоговых поступлений в региональный бюджет, создание условий для развития компаний-поставщиков, стимуляция развития инженерной инфраструктуры и профессиональных образовательных учреждений, активизация инвестиционной деятельности в регионе.

Рост объемов производства в 2009 г. составил 5,8 раза по сравнению с 2001 г. (рис. 4).

Рисунок 4

**Объем производства промышленной продукции
в Калужской области (в текущих ценах)**

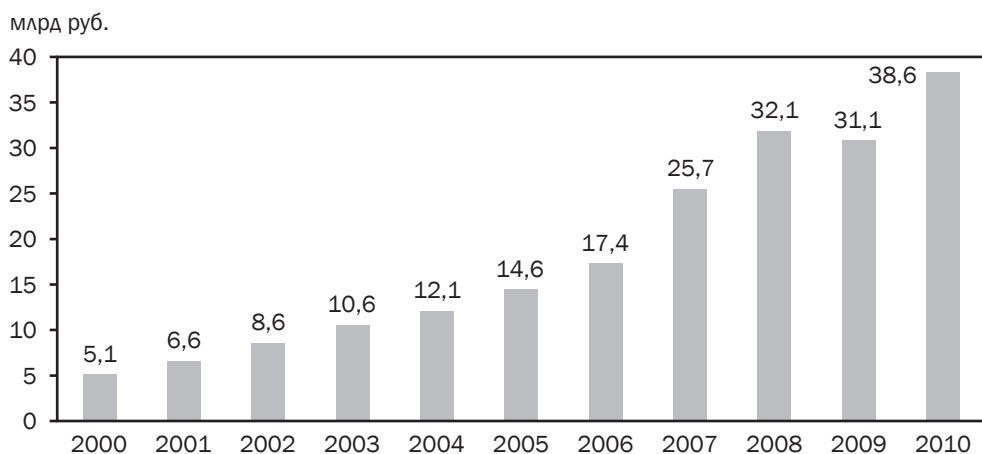


Источник: Калужская область в 2008 году. Стат. сб. / Калугастат. — Калуга, 2009. — С. 152.

Доходы консолидированного бюджета области с 2000 по 2010 гг. выросли в 7,6 раза (рис. 5).

Рисунок 5

**Динамика доходов консолидированного бюджета
Калужской области (в текущих ценах)**



Источник: Официальный сайт территориального органа федеральной службы государственной статистики по Калужской области (<http://www.kalugastat.ru>).

Создание научно-технических центров, расширение состава поставщиков автокомпонентов, производство продукции на экспорт, привлечение высококвалифицированных кадров будут способствовать развитию автомобилестроительного кластера в Калужской области. А значит, возрастет производственный потенциал области и улучшится социально-экономическое положение ее жителей.

ПЕРСПЕКТИВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНОСТРАННЫХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В РОССИИ

В настоящее время в соответствии с Приказом от 24 декабря 2010 г. № 678/1289/184н¹⁰ внесены изменения в порядок деятельности иностранных производителей автомобилей в России. Они должны принять на себя дополнительные обязательства, заключив с Минэкономразвития России соглашение дополнительно к уже заключенному, в соответствии с которым необходимо, с даты вступления дополнительного соглашения в силу:

- а) не позднее чем через 48 месяцев создать новые производственные мощности, которые должны обеспечить возможность серийного производства не менее 300 тыс. единиц моторных транспортных средств товарных позиций 8701–8705 ТН ВЭД ТС в год, или не позднее чем через 36 месяцев модернизировать существующие производственные мощности, которые должны обеспечить возможность серийного производства не менее 350 тыс. единиц моторных транспортных средств товарных позиций 8701–8705 ТН ВЭД ТС в год;
- б) не позднее чем через 48 месяцев создать или модернизировать научно-исследовательский и опытно-конструкторский центр;
- в) не позднее чем через 48 месяцев организовать штамповочные операции, включая производство штампованных деталей кузова;
- г) обеспечить среднегодовой уровень локализации производства:
 - для производителя автомобилей, создающего новые производственные мощности: за четвертый календарный год — не менее 30 %, за пятый — не менее 40 %, за шестой год и до окончания срока его действия — не менее 60 %;
 - для производителя автомобилей, осуществляющего модернизацию существующих производственных мощностей: за первый календарный год — не менее 35 %, за второй — не менее 40 %, за третий — не менее 45 %, за четвертый — не менее 50 %, за пятый — не менее 55 %, за шестой год и до окончания срока действия дополнительного соглашения — не менее 60 %.

Уровень локализации производства рассчитывается по следующей формуле:

$$L = \left(1 - \frac{V}{P}\right) \cdot 100 \%,$$

где L — среднегодовой уровень локализации производства;

V — таможенная стоимость всех автокомпонентов и их частей, ввезенных производителем автомобилей для производства моторных транспортных средств в отчетном периоде;

P — общая стоимость всех моторных транспортных средств, произведенных данным юридическим лицом в соответствии с дополнительным соглашением без учета НДС и акцизов.

¹⁰ Приказ Минэкономразвития России, Минпромторга России, Минфина России от 24 декабря 2010 г. № 678/1289/184н «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие “промышленная сборка” моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701–8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» / Официальный сайт компании «Консультант Плюс» (<http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=110023>).

Дополнительное соглашение с Минэкономразвития России должно быть заключено до 28 февраля 2011 г.

Таким образом, можно предположить, что иностранные автопроизводители станут вступать в альянсы с существующими российскими предприятиями и на их мощностях создавать научно-технические центры и расширять производство. Преимущественное развитие нескольких крупных производителей приведет к увеличению объемов выпуска каждой модели. У крупное производство автомобилей сконцентрируется на территории существующих автомобильных кластеров. Все эти факторы будут способствовать созданию отрасли конкурентоспособных поставщиков автомобильных компонентов, снижению производственных расходов, возможности экспортировать производимые в России автомобили.

Библиография

1. Постановление Правительства РФ от 29 марта 2005 г. № 166 «О внесении изменений в таможенный тариф РФ в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=108118>.
2. Приказ Минэкономразвития России, Минпромэнерго России, Минфина России от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н «Об утверждении порядка, определяющего понятие “промышленная сборка” и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию РФ автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701–8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» [Электронный ресурс] / Официальный сайт компании «Консультант Плюс». — Режим доступа: <http://www.consultant.ru/online/base/?req=doc;base=LAW;n=96682#p65>.
3. Калужская область в 2008 году. Стат. сб. / Калугастат. — Калуга, 2009.
4. Портер, Майкл Э. Конкуренция: Учебное пособие / Пер. с англ. — М.: Издательский дом «Вильямс», 2000.
5. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс] / Официальный сайт Минпромторга России. — Режим доступа: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>.
6. Экономика региона: Итоги работы в 2009 году. Перспективы на 2010 год. — Калуга: Издательство научной литературы Н. Ф. Бочкаревой, 2010.
7. Аналитические материалы Министерства экономического развития Калужской области [Электронный ресурс] / Портал органов власти Калужской области. — Режим доступа: <http://www.admoblkaluga.ru>.
8. Официальный сайт Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Калужской области [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.kalugastat.ru>.
9. Корцеква, Д. Развитие автомобильной промышленности России, взгляд «Фольксваген Групп Рус». Доклад генерального директора ООО «Фольксваген Групп Рус» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/events>.
10. Сайт компании General Motors [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://media.gm.com/content/media/ru/ru/news.html>.
11. Сайт компании Peugeot [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.peugeot.ru>.
12. Сайт компании «Автопродикс» — официального дилера Nissan [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.nissan.autoprodux.ru>.
13. Сайт компании Hyundai [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.hyundai.com>.
14. Сайт компании Toyota [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.toyota.ru>.
15. Сайт компании Renault [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.renault.ru>.
16. Сайт компании «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.volkswagengroup.ru>.
17. Сайт компании Ford [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.ford.ru>.
18. Bovenzi, J. Localization Perspective at GM Russia. Report of President and Managing Director GM Russia & CIS at International forum «Autoevolution-2010» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/events>.
19. PCMA RUS — Localization plan. Report of President Peugeot Citroën Mitsubishi Automobiles Rus at International forum «Autoevolution-2010» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/events>.