

УДК 338.262.4

Даудова Н.Ш.

Московский государственный педагогический университет

**СТРУКТУРА ИНВЕСТИЦИОННОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ
НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ
НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ**

N. Daudova

Moscow State Pedagogical University

**THE STRUCTURE OF INVESTMENT STRATEGY DEVELOPMENT
OF NATIONAL ECONOMY BRANCH BY EXAMPLE
OF MOTOR BUILDING INDUSTRY**

Аннотация. Реализация стратегии создания всемирно известных автомобильных компаний, по сути, предполагает переход от инерционного типа экономического роста к инвестиционно-инновационному типу развития. Для этого государство должно использовать собственные финансовые накопления и стимулировать привлечение инвестиций из других источников. Другим вариантом инвестиций в автомобилестроительную отрасль является привлечение иностранных инвестиций. Но в любом случае наиболее предпочтительной стратегией экономического развития является вариант с весомой долей государственного регулирования хозяйственного рыночного механизма.

Ключевые слова: инвестиции, государственное регулирование, государственная поддержка, стратегия экономического развития.

Abstract. Implementing strategy of world famous automobile companies launching presupposes transition from inertial type of economic growth to investment-innovating type of development. For this purpose the state should make use of its own finance and stimulate investments from other sources. Another variant of investments in motor building is through foreign investments. But in any case the most preferable strategy of economic development is the variant which presupposes a considerable state regulation of the market.

Key words: investments, state regulation, state support, strategy of economic development.

Уровень развития отечественного автомобилестроения во многом определяет уровень развития промышленности страны. Состояние автомобильной промышленности как высокотехнологической отрасли, обладающей значительной величиной добавленной стоимости в выпускаемой продукции, напрямую связано с выполнением стратегических задач развития экономики и решением социальных вопросов населения [3]. Автомобильная промышленность – ведущая отрасль машиностроения, влияющая на процессы экономического и социального развития Российской Федерации. Наличие развитой автомобильной промышленности является важным элементом обеспечения национальной безопасности государства. Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности, что обеспечивает занятость около 5 млн. человек из числа трудоспособного населения.

Главным фактором, обеспечивающим привлекательность отечественной автомобильной техники, является ее сравнительно низкая цена. Однако ввозимая из-за границы в значи-

тельных объемах бывшая в эксплуатации автомобильная техника составляет серьезную конкуренцию отечественной продукции. В российском автомобилестроении активно происходят процессы интеграции автомобильных заводов, а также производителей автомобильных компонентов в укрупненные бизнес-группы. С участием ведущих мировых автомобильных фирм создаются новые мощности по производству автомобилей и совместные предприятия по изготовлению современных агрегатов, узлов и компонентов автомобилей. Развернуты производства по сборке отечественных автомобилей в ряде иностранных государств. Действует гармонизированная с европейскими требованиями обязательная сертификация автотранспортных средств и комплектующих изделий в соответствии с принятыми Российской Федерацией международными обязательствами в этой сфере. Автомобильная промышленность обладает серьезным научным потенциалом, квалифицированными инженерными кадрами и специалистами для создания и внедрения перспективных технологий. Широко используются для нужд автомобилестроения возможности предприятий оборонно-промышленного комплекса. Производство военной автомобильной техники базируется на широкой унификации грузовых полноприводных автомобилей гражданского назначения.

Тем не менее, как одну из основных проблем, сдерживающих дальнейшее развитие автомобильной промышленности, можно выделить недостаточную активность потенциальных инвесторов в автомобилестроении и слабую государственную поддержку отечественного автомобилестроения. Отсутствие постоянного притока финансовых средств в отрасль в значительной мере определяет отставание отечественной автомобильной техники от современных требований по техническому уровню, надежности, безопасности, экологии и комфорту и является сдерживающим фактором развития отечественной автомобильной промышленности. В последние годы на международном рынке исполь-

зуются нетрадиционные формы долгосрочного финансирования, например проектное финансирование, заключающееся в предоставлении крупных кредитов под конкретные промышленные проекты предприятий. Данная форма долгосрочного кредитования сближается с прямыми инвестициями. Как известно, перспективы привлечения иностранных инвестиций в экономику той или иной страны зависят от наличия у нее конкурентных преимуществ. Россия, несомненно, обладает определенными преимуществами, однако есть в нашей стране и негативные факторы, затрудняющие приток иностранных инвестиций. Это относится, прежде всего, к внутренним ценам, приблизившимся к мировым, стагнирующей промышленной базе, сложным условиям развития научно-квалификационного потенциала. Иностранцев отпугивает российская политическая и правовая нестабильность, суровый налоговый климат [8].

Инвестиционные ресурсы, поступающие в Россию, формируются в основном за счет банковских ссуд, займов и совместного финансирования, в то время как почти две трети мировых инвестиционных ресурсов мобилизуется через фондовый рынок. В этом сказывается общеэкономическая нестабильность, несовершенство регулирования фондового рынка, его информационная «непрозрачность». Россия пока не является активным участником мирового фондового рынка. Устранение наиболее настораживающих иностранных инвесторов недостатков российского фондового рынка (отсутствия подробных сведений о структуре собственности компаний, несоблюдение международных правил проведения аудиторских проверок и т. п.) позволит России привлечь еще больше портфельных инвестиций. По оценкам американских экономистов, существует ряд препятствий для иностранных инвесторов, желающих вкладывать свои капиталы в российскую экономику:

- обременительный режим налогообложения;
- использование устаревших российских стандартов бухгалтерского учета;

- режим неполного разделения труда;
- система стандартов, сертификации и лицензирования;
- недостаточно развитое законодательство о защите интеллектуальной собственности;
- высокий уровень экономической преступности.

Сложившиеся к настоящему времени формы гарантий и защиты иностранных инвесторов могут быть сведены к трем уровням: федеральному, региональному и уровню компаний. На государственном уровне защита иностранных инвестиций обеспечивается прежде всего российским законодательством. Действующий с 1991 г. Закон «Об иностранных инвестициях в РСФСР» (с изменениями и дополнениями от 19 июля 1995 г.) предоставил иностранцам национальный режим предпринимательской деятельности, что само по себе вполне отвечает международным стандартам. Однако российский предпринимательский климат довольно суров, что отпугивало инвесторов, привыкших к более тепличным условиям. Именно поэтому вначале пришлось вводить для иностранных инвесторов различные льготы. В последние годы наблюдается устойчивая тенденция перехода от предоставления предприятиям с иностранными инвестициями льгот общего характера к предоставлению селективных льгот, направленных на стимулирование инвестиционной активности иностранного капитала в отдельных сферах российской экономики. При этом происходит сокращение количества льгот, предоставляемых специально для предприятий с иностранными инвестициями. Весьма существенными для иностранцев являются государственные гарантии. Однако они требуют привлечения значительных средств из федерального бюджета, который, мягко говоря, не очень богат. Поэтому и здесь идет поиск более гибких финансовых схем и механизмов. Прежде всего это заключение Россией многосторонних и двухсторонних соглашений о поощрении и взаимной защите капиталовложений.

На региональном уровне для привлечения инвестиций используются практически

все возможности региональных администраций, прежде всего используются возможности по снижению налогов и предоставлению налоговых льгот. Наиболее часто снижаются региональные ставки налога на прибыль, дается освобождение от уплаты в региональный бюджет налога на имущество и других местных налогов, предоставляются отсрочки по арендным платежам. Также практикуется заключение прямых инвестиционных договоров с крупными зарубежными инвесторами для реализации крупных инвестиционных проектов с привлечением гарантий федерального Правительства. Что касается гарантий, то в российских регионах в основном развиваются схемы гарантирования инвестиций с привлечением государственных средств. Местные органы власти предоставляют иностранным инвесторам республиканские, краевые и губернские гарантии, создают залоговые и инвестиционные фонды, объединяющие государственные и частные финансы. В целом, работа региона по повышению инвестиционной привлекательности должна иметь целью минимизацию различных видов инвестиционного риска, которые присущи всем регионам без исключения. В качестве методов, консолидирующих экономику отдельных регионов локации автомобильной промышленности, можно рассматривать создание государственных региональных инвестиционных корпораций (ГРИК) на базе отдельных муниципальных образований. Как правило, во многих регионах России этому есть ряд причин:

- низкая эффективность использования имеющегося финансового потенциала субъектов экономики региона и государственной собственности;
- высокая доля теневой экономики и непрозрачность финансовых потоков субъекта Федерации;
- «завалы» на пути финансовых потоков и проблема неплатежей;
- отсутствие механизма привлечения инвестиций.

Как показывают проведенные исследования, сочетание горизонтальной и вертикальной составляющих механизма управления

определяется индивидуальными особенностями государственного устройства. Система хозяйственного управления государств демократических, с развитой рыночной экономикой, передает значительные права местному самоуправлению (муниципалитетам). Усиление горизонтальной интеграции (или децентрализации) переносит акцент государственной экономической политики и стратегии развития как регионов, так и отдельных отраслей. Хотелось бы отметить, что в странах с развитой автомобильной промышленностью крупнейшие национальные автопроизводители получают существенные средства на государственном уровне в различных формах для поддержки их инвестиционной активности. По нашему мнению, в сложившихся экономических условиях государственная поддержка автомобилестроения может сыграть существенную роль в развитии и накоплении конкурентного потенциала достаточного для полноправного выхода отечественной автомобильной техники на мировой рынок. Государственная поддержка развития отечественного автопрома может быть осуществлена в виде:

- государственных грантов;
- софинансирования государством отдельных инвестиционных проектов с оформлением прав собственности Российской Федерации;
- финансирование НИОКР, проектов по покупке технологий, лицензий и основных базовых проектов по производству комплектующих;
- налоговое стимулирование инвестиций в отрасль;
- создание государственных институтов для привлечения международных инвестиций и кредитования автомобильной отрасли;
- создание страховой компании (аналог немецкого «Гермес») для страхования внутренних рисков, связанных с поставками российским компаниям технологий и производственного оборудования для автомобилестроения;
- создание структур, способных обеспечить эффективный менеджмент государственных программ по поддержке автомобилестроительной отрасли на федеральном и региональном уровнях.

твенных программ по поддержке автомобилестроительной отрасли на федеральном и региональном уровнях.

В отличие от развитых рыночных стран, в России пока еще не функционируют государственные кредитно-финансовые учреждения для привлечения дешевых ресурсов на международных финансовых рынках (под гарантии государства) и направления их в национальные инвестиционные проекты по разумным процентам. По нашему мнению, это может быть связано в том числе с высокой рискованностью инвестиций в российскую экономику, даже несмотря на государственные программы поддержки конкретных направлений инвестирования. Специфические российские риски состоят в том, что в российской практике реализации государственных программ нет четкого разделения функций принятия решений, исполнения и контроля (в мировой практике бюджетные ресурсы развития передаются в подотчетное управление профессиональным инвестиционным институтам, которые выступают в качестве финансовых операторов программ и проектов развития). Таким образом, часто бывает далеко не прозрачно, каким образом были потрачены инвестируемые ресурсы и каковы конкретные результаты инвестирования. Для управления программами регионального развития в Европе получили широкое распространение агентства регионального развития – структуры, подконтрольные государству и взаимодействующие с региональными органами власти, а также агентства по развитию территориально-отраслевых кластеров, миссия которых состоит в управлении перемещением государственных ресурсов поддержки в развитие экономики. По нашему мнению, в рамках государственной поддержки отечественного автомобилестроения необходимо создать систему с тщательно разделенными функциями для обеспечения защиты от возможных злоупотреблений при управлении программами развития с участием государства (комитет по мониторингу, координационной политике, управляющая администрация, финансовая администра-

ция, технический секретариат). Это позволит осуществлять государственные программы в запланированные сроки и с большей гарантией получения положительного результата не только для автомобилестроения, но и для всей национальной экономики в целом.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Арсланов А.Ш. Прикладные проблемы деятельности территориально распределенной предпринимательской сети. М.: ООО «Технологии стратегического менеджмента», 2008. 149 с, с ил.
2. Бандурин А.В., Чуб Б.А. Инвестиционная стратегия корпорации на региональном уровне. М.: Наука и экономика, 1998. 132 с.
3. Доклад заместителя Министра промышленности и энергетики Российской Федерации А. Дементьева на заседании Правительственной комиссии по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта, 25 апреля 2008. URL: <http://www.soyuzmash.ru/informcenter/analitika/n-analiz/doclad2404.php/> (дата обращения: 1 октября 2009 г.)
4. Zubov D.L., Методические основы планирования экономической эффективности инвестиций в предприятия финансово-промышленных групп. Под ред. доктора экономических наук В.В. Бандурина. М.: Петровский двор, 1998. 469 с.
5. Лапин А.В. Государственное регулирование развития автомобильной промышленности в Российской Федерации на современном этапе. М.: Изд-во Нац. ин-та бизнеса, 2007. 101 с.
6. Муртазин Н.Ф. Теоретические основы инвестирования. URL: <http://www.tisbi.ru/science/vestnik/2006/issue2/econom10.html> (дата обращения: 15 марта 2011 г.)
7. Шевцова Г. В. Автомобили и автомобильная промышленность. Новочеркасск: ЮРГТУ, 2008. 368 с. : ил.
8. Чуб Б. А. Экономические отношения в субъектах мезоуровня национальной экономики России. Под ред. д. э. н. Бандурина В.В. С-Пб.: ООО «НИАГАРА», 2003. 222 с.