

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО БИЗНЕСА В ПРИМОРСКОМ КРАЕ

Мартышенко Наталья Степановна

Кандидат экономических наук, профессор кафедры Маркетинга и коммерции
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Natalya.martyshenko@vvsu.ru

Старков Владимир Сергеевич

Заместитель директора ООО Примавтоэксперт
900572@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются новые возможности развития автомобильного бизнеса, возникающие в Приморском крае в связи с принятием долгосрочных программ развития Дальневосточного федерального округа и вступлением России во Всемирную торговую организацию.

Abstract. In article new possibilities of development automobile business, arising in Primorski territory in connection with acceptance of long-term programs of development of Far East federal district and the introduction Russia into the World Trade Organization are considered.

Ключевые слова: российский автопром, рынок автомобильной техники, автокомплектующие, таможенные тарифы, Всемирная торговая организация, инвестиционный климат.

Keywords: russian car industry, market of automobile, autocompleting, custom duties, World Trade Organization, investment climate.

Автомобильная промышленность занимает заметное место в экономике развитых стран. С ней взаимодействуют множество направлений бизнеса, связанного с эксплуатацией автомобильной техники. К числу таких направлений относятся: работа дилеров по продаже автомобилей (легковых, грузовых, спецтехники); перевозка людей (пассажирские перевозки); перевозка грузов (грузовые перевозки); работа специального транспорта в городском хозяйстве; ремонт и обслуживание автомобильной техники; продажа запчастей; система автозаправочных станций.

Перспективы развития автомобильного бизнеса в Приморском крае зависят от государственной политики России по отношению к автомобильному комплексу и обеспечивающим его предприятиям. В настоящее время правительство формирует новую политику по автопрому в связи с вступлением России во Всемирную торговую организацию (ВТО). Датой официального вступления в организацию считается 22 августа 2012 года. В результате переговоров длившихся в течение 19 лет, Россия стала 156-й страной, имеющей членство в организации. Одной из болезненных точек для экономики России являются условия ВТО, выдвигаемые к автомобильному сектору экономики страны.

Многие эксперты считают, что вступление в ВТО будет иметь негативные последствия для автопрома России. Например, исполнительный директор некоммерческого партнерства «Объединение автопроизводителей России» Игорь Коровкин считает, «что вступление России в ВТО повлечет за собой, прежде всего, негативные последствия для автомобильной отрасли в нашей стране. Договоренности по уменьшению таможенных тарифов при вступлении в ВТО приведут, во-первых, к росту доли подержанных автомобилей в структуре автоимпорта до 14-15% уже в 2012 г. и до 25-30% в 2015 г. Для сравнения, в 2011 г. доля импортируемых подержанных автомобилей составляла 2%. Это означает старение российского автомобильного парка (увеличение в парке доли автомобилей старше десяти лет)»¹.

При вступлении в ВТО Россия оговорила для себя условия переходного периода для автомобильного комплекса, который продлится в течение 7 лет. В течение этого срока будут

¹ Автопром после вступления России в ВТО. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.abiz.ru/ru/2/29/458/737/?nid=574&a=entry.show> (дата обращения 28.01.2013).

приниматься всевозможные доступные меры по поддержке автопрома страны. Прогнозы по развитию автопрома страны были представлены депутатам Государственной думы России в докладе А.М. Сереженкина, - заместителя исполнительного директора некоммерческого партнерства «Объединение автопроизводителей России», «Вступление России в ВТО: российский автопром – последствия и меры»². В докладе приводятся прогнозы по развитию рынка автомобильной техники на ближайшую перспективу первого этапа переходного периода (табл. 1 - 3).

Таблица 1. Российский рынок легковых автомобилей в 2008 -2015 гг. (тыс. шт.)

Годы	Внутренний рынок	Российская техника	Импорт поддержанной техники	Импорт новой техники
2008	3609	1237	763	1609
2009	1391	684	14	694
2010	1850	1263	17	670
2011	2530	1620	10	900
2012	2850	1750	150	950
2015	3400	1950	400	1050

Таблица 2. Российский рынок грузовых автомобилей в 2008 -2015 гг. (тыс. шт.)

Годы	Внутренний рынок	Российская техника	Импорт поддержанной техники	Импорт новой техники
2008	362,7	213,8	43,3	105,6
2009	101,8	75,9	10,2	15,7
2010	198,8	140,6	11,4	46,8
2011	281,4	186,2	11,6	83,7
2012	310	180	35	95
2015	350	145	85	120

Таблица 3. Российский рынок автобусов в 2008 -2015 гг. (тыс. шт.)

Годы	Внутренний рынок	Российская техника	Импорт поддержанной техники	Импорт новой техники
2008	67,2	57,6	3,4	6,2
2009	33,0	29,7	0,1	3,2

² Вступление России в ВТО: российский автопром – последствия и меры. [Электронный ресурс]. – URL: wto-inform.ru/upload/stop_vto/Serezhenkin.ppt (дата обращения 28.01.2013).

2010	46,7	38,0	0,1	8,6
2011	50,4	35,0	0,1	15,3
2012	58	37	3,0	18
2015	85	45	15	35

Большой проблемой при вступлении России в ВТО столкнутся предприятия промышленной сборки автомобилей иностранных марок. Раньше российские правители предложили компаниям создать в стране сборочные производства и развивать их локализацию (производство комплектующих местными производителями). В качестве поощрения автоконцерны, согласившиеся производить сборку своих автомобилей в России, получили таможенные льготы на ввоз автокомпонентов. Но для ВТО такой подход выборочного протекционизма недопустим.

По оценкам экспертов в июле 2012 года российские предприятия (включая филиалы зарубежных фирм) поставили на конвейеры по сборке иномарок в России 14 % компонентов (процент локализации), остальные 86 % компонентов поступают из-за рубежа. По обязательствам перед ВТО через несколько лет локализация должна достигнуть 70%. В связи с этим Россия предполагает даже ввести компенсационные меры для иностранных автомобильных концернов на первые годы переходного периода. Какие это будут меры и как долго они продлятся сегодня неизвестно.

Если действительно, в связи с вступлением в ВТО, будет происходить старение автомобилей, то еще острее встанет проблема автокомплектующих для ремонта автомобильной техники. Российский рынок автокомплектующих резко отличается своей структурой от западноевропейского. В России вторичный рынок автокомплектующих составляет 75% всего объема этого рынка, что в три раза превосходит первичный. В странах с развитой автомобильной промышленностью картина прямо противоположная - первичный рынок составляет в среднем около 30%. Большая часть вторичного рынка, около 60%, ориентирована на иномарки, при этом прослеживается динамика увеличения роста именно этого сектора: 2008 г. – 50,4%, 2009 г. – 56%, 2010 г. – 60%, 2011 г. – 63%³.

Учитывая, что подавляющее большинство автокомпонентов для иномарок производится за пределами России, эксперты полагают, что основная часть вторичного рынка России насыщается за счет импорта. По их оценкам, оригинальные автокомпоненты составляют 20-30%, а остальные 70-80% имеют сомнительное происхождение, из которых 30-40% – открытый контрафакт, который имеет при этом значительно более низкую цену.

Создание полнокровных комплектующих предприятий на территории России должно быть выгодно прежде всего для самих производителей иномарок. С учетом того, что окупаемость таких проектов составляет всего 2-3 года, сегодня обсуждается вопрос о том чтобы освободить такие производства от всех налогов, кроме налогов социальной направленности, не менее чем на срок окупаемости. Такой подход предполагает создание вокруг компонентного предприятия первого уровня поставщиков второго уровня (малые предприятия), у которых должны быть аналогичные льготы.

Несмотря на то, что в связи с введением в России с 1 сентября 2012 года налога на утилизацию для ввозимых автомобилей, автомобильный рынок не отреагировал снижением активности. За период январь – ноябрь 2012 г. российский автомобильный рынок вырос на

³ Автокомпоненты России в интерьере ВТО. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.zr.ru/content/articles/479617-avtokomponenty_rossii_v_interere_vto/ (дата обращения 28.01.2013).

12% или на 279 873 штук проданных новых легковых и легких коммерческих автомобилей по сравнению с тем же периодом 2011 года⁴.

Теперь можно перейти непосредственно к перспективам развития автомобильного бизнеса в Приморском крае. В крае, согласно данным статистики, приходится 580 автомобилей на тысячу человек. Это самый высокий показатель по России. Через Приморский край идет большой поток поставок новых и подержанных автомобилей из Японии и Южной Кореи. Часть автомобилей проходит через край транзитом, часть оседает в крае. Кроме того, во Владивостоке работает очень большой вторичный рынок автомобилей. В связи со снижением пошлин на ввоз иномарок поток автомобилей через Владивосток должен сильно возрасти. Даже сейчас рынок имеет тенденцию роста выше, чем в среднем по России. Так, начальник таможни Виктор Холичев сообщил журналистам, что владивостокская таможня оформила за прошедшие три квартала 2012 года к ввозу в Россию более 170 тысяч иномарок, что более чем на 30% с лишним превышает показатель за аналогичный период прошлого года⁵. При значительном увеличении импорта автомобилей через порты Приморского края потребуются серьезные вложения в логистическую инфраструктуру, потому что существующая в настоящее время не готова к существенному увеличению потока импортных автомобилей. Это создает дополнительное поле для инвестиций (рис. 1).



Рис. 1. Прибытие иномарок на пароме в порт Зарубино в Приморском крае

Жители Приморского края давно выбрали зарубежные иномарки и практически не покупают отечественные легковые автомобили или автомобили местной сборки. Также большим спросом у жителей края пользуются малотоннажные грузовики. В настоящее время бюджетные предприятия стимулируют к покупке отечественных грузовых автомобилей, но частные лица таких грузовиков практически не покупают. В дальнейшем прогнозируется повышение спроса на грузовые автомобили.

При наличии большого количества импортных автомобилей в крае, среди которых немалую долю оставляют подержанные автомобили, в крае очень развита сфера ремонта и обслуживания автомобилей, которая будет только расти. Проблема комплектующих и запасных частей для Приморского края обострится еще больше. Поэтому в крае необходимо развивать производство данного профиля. Для того чтобы этот бизнес был прибыльным необходимо усилить меры по борьбе с нелегальным ввозом запчастей из Китая.

⁴ В ноябре 2012 г. российский автомобильный рынок продолжает удерживать свои позиции. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.zr.ru/content/news/499075-ajeb_rossijskij_avtorynok_vstupil_v_period_stagnacii/ (дата обращения 28.01.2013).

⁵ Ввоз иномарок в порт Владивосток в 2012 году был на 30% больше, чем в 2011. [Электронный ресурс]. – URL: <http://dv.ria.ru/economy/20121220/82179181.html> (дата обращения 28.01.2013).

Расценки на запчасти по разным маркам легковых автомобилей могут существенно отличаться (в разы). Часто такой разброс вызван не реальной их стоимостью, а дефицитом, иногда даже созданным искусственно. Массовым спросом в будущем будут пользоваться автомобили, которые более экономичны в эксплуатации и более полно обеспечены доступными по цене запасными частями.

По условиям ВТО потребуется производство запчастей для заводов промсборки автомобилей, которые наращивают объемы производства во Владивостоке.

В пресс-службе компании ООО «Соллерс - Дальний Восток», осуществляющей промсборку, сообщили, что в 2012 году автомобильный завод Sollers во Владивостоке увеличил производство внедорожников SsangYong на 30,2% по сравнению с 2011 годом и довел их производство до 32 691 автомобилей⁶. В том числе производство автомашин SsangYong Actyon выросло более чем в 1,5 раза и достигло около 17 000 автомобилей. Важнейшим событием 2012 года стал запуск в сентябре нового производства «Мазда-Соллерс Мануфэкчуринг Рус» совместно с японским автоконцерном Mazda (рис. 2). В настоящее время на конвейерах предприятия было произведено около 3 тыс. кроссоверов Mazda CX-5. С весны 2013 года начнется производство седана Mazda 6 (рис. 3).



Рис. 2. Конвейерная сборка японских автомобилей во Владивостоке



Рис. 3. Автомобили, произведенные во Владивостоке, находят своих потребителей по всей России

В будущем, кроме запчастей, возможно рассмотреть вопрос по производству автомобильных шин в Приморском крае. Этот рынок в России огромен. Эксперты утверждают, что шинный рынок России в 2012 году превысил отметку в 40 миллионов шин

⁶ В 2012 году завод Sollers во Владивостоке увеличил производство внедорожников SsangYong на 30%. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.finmarket.ru/z/nws/news.asp?id=3189296> (дата обращения 28.01.2013).

⁷. И это только новых шин, а во Владивостоке есть еще и большой рынок шин, бывших в употреблении.

Сегодня правительство России выделяет большие средства для развития производства и инфраструктуры Приморского края. В ближайшие годы ожидается большой рост совместных предприятий с участием зарубежного капитала. Власти рассчитывают привлечь в край иностранные инвестиции. Для улучшения предпринимательского климата и формирования благоприятных условий для привлечения инвестиций в Приморском крае реализуется ряд целевых программ. Ключевыми из них являются «Улучшение инвестиционного климата», «Развитие малого и среднего предпринимательства» и «Развитие конкуренции в Приморском крае»⁸. Ведется работа по совершенствованию регионального законодательства об инвестиционной деятельности. В настоящее время ведется подготовка проекта закона о государственно-частном партнерстве и налоговых льготах для инвесторов. В администрации края разрабатывается документ, имеющий своей целью устранение административных барьеров при открытии и ведении бизнеса. Предполагается, что его принятие позволит сократить временные и финансовые издержки.

В Приморском крае создаются новые институты работы с инвесторами, такие как Совет по привлечению инвестиций при губернаторе края и Инвестиционное агентство. Основной функцией агентства является разработка бизнес-планов эффективных проектов и предоставление инвесторам готовых промышленных площадок. С каждым инвестором в крае будет проводиться адресная работа. Для обеспечения гарантии защищенности иностранных компаний, вкладывающих средства в отдельные проекты, на условиях софинансирования привлекаются средства с российской стороны.

В последние годы кроме беспрецедентных финансовых вливаний в экономику края, правительство страны делает крупные шаги на политическом поле стран АТР. Проблемы формирования благоприятного инвестиционного климата в ДВФО обсуждались на недавно с успехом завершившемся саммите АТЭС во Владивостоке. Обсуждение экономической политики России в регионе продолжилось на 21-й сессии Азиатско-Тихоокеанского парламентского форума, который тоже прошел во Владивостоке в конце января 2013 года. Эти масштабные международные мероприятия имели большой резонанс в мире. Пользуясь правом принимающей стороны Приморский край предложил на рассмотрение зарубежных делегаций широкий спектр инвестиционных проектов.

Для улучшения инвестиционного климата в регионе правительство страны разработало ряд предложений по обеспечению льготных условий для инвесторов в регионе. Документы находятся на стадии рассмотрения в правительстве и Государственной Думе. Предполагается утвердить новые нормы на законодательном уровне.

Как результат мы наблюдаем сегодня повышение интереса к предложениям по сотрудничеству со стороны соседних стран.

В Приморском крае рассчитывают, что и отечественные инвесторы придут в край, привлеченные льготным режимом для бизнеса. Сегодня в крае необходимо больше разрабатывать предложений по организации бизнеса. К этой работе должны подключиться бизнесмены и из других регионов России.

⁷ Эксперты: Шинный рынок России в 2012 году превысит отметку в 40 миллионов шин. [Электронный ресурс]. – URL: <http://spbvoditel.ru/2012/05/10/016/> (дата обращения 28.01.2013).

⁸ Департамент экономики, поддержки предпринимательства, развития конкуренции и инвестиций. [Электронный ресурс]. – URL: <http://iprim.ru/company.php?id=5063> (дата обращения 28.01.2013).