
ПОКА КОЛЕСО ЕЩЕ ВЕРТИТСЯ

Отечественный автопром: коллизии государственного протекционизма

Ильдар Газизуллин,

экономист Международного центра перспективных исследований

Экономика Украины на подъеме: предприятия инвестируют, а население покупает. Какие-то сегменты экономики развиваются благодаря, а какие-то - вопреки государственной политике. Автомобильная промышленность представляет собой скорее первый случай: существующие в стране льготы сыграли большую роль в возрождении отрасли. Однако сейчас государство оказалась перед сложным выбором вариантов дальнейшей политики.

Необходимо достичь баланса между часто отличными интересами отечественных производителей, требованиями международных организаций, и как надеемся, интересами потребителей. Каждого интересуют свои вопросы: окупятся ли вложенные инвестиции? Соблюдет ли Украина международные обязательства? повысятся ли цены на автомобили? Компромиссное решение, скорее всего, недостижимо.

Динамика рынка "железного коня"

Итак, экономика Украины на подъеме - напомним, по оценкам Держкомстата рост ВВП за 2003 год составил рекордных 9,3%. Динамика отечественного рынка легковых автомобилей также не отстает: в последние два года темпы роста как производства, так и импорта росли двухзначными темпами. Подобный рост ожидается и в последующие несколько лет: все причины для этого имеются.

Во-первых, потенциал украинского рынка легковых автомобилей велик: напряженная ситуация с личным транспортом в Украине сохраняется до сих пор. Парк грузовых автомобилей и автобусов находится также в плачевном состоянии и требует обновления.

Во-вторых, в последние несколько лет быстро росли доходы населения, что объясняет его возросшую платежеспособность. И хотя денег может быть не так много как хотелось бы, автомобили при первой же возможности покупают: вопрос имиджа часто имеет первоочередное значение для покупателя. К тому же и потребительское кредитование стремительно набирает обороты.

В-третьих, в Украине действуют существенные льготы для автопроизводителей: среди широкого спектра льгот можно выделить освобождение от платы таких налогов, как налог на прибыль, ввозная пошлина на машинокомплекты, налог на землю и т.д.

Как следствие, выбор стал более широким: от "А" до "Е" класса, от Америки до Японии. Не смотря на торговые ограничения, импорт автомобилей в Украину растет и представлен основными марками ведущих производителей США, Азии и Европы. Отечественный производитель также не отстает: кроме выпуска традиционных отечественных авто (прежде всего, "Таврий" и "Славутич"), растет и столь популярная (и вызывающая много споров) крупноузловая сборка иностранных марок, впрочем, часто с последующей их пропиской и ассимиляцией на украинских заводах. Запорожец и Мерседес отныне семья: сходят почти с одной линии.

Рынок, как и всегда, реагирует на спрос. По оценкам экспертов, рынок новых легковых автомобилей достигает ежегодно \$1-1,5 млрд.

Казнить нельзя помиловать

Несмотря на оптимистическое настоящее, будущее развитие автомобильного рынка в стране находится под вопросом. Правительство оказалось в затруднительной ситуации. С одной стороны, международные соглашения Украины подразумевают создание равных условий между отечественными и иностранными производителями, а значит и уменьшение государственной поддержки всех отраслей экономики, в частности путем сокращения торговых ограничений. В данный момент активно идет переговорный процесс со странами членами ВТО: по прогнозам вступление Украины произойдет уже в 2005 году. С Европейским Союзом также необходимо считаться: Украиной и ЕС подписано Соглашение о партнерстве и сотрудничестве (СПС). Лишившись же льгот, отечественный, и еще неокрепший, автопром просто не выживет.

С другой стороны, государство не может нарушить взятые обязательства перед инвесторами, которым пообещало льготы взамен на возрождение автомобильной промышленности. Самый "большой" пример - Запорожский автомобилестроительный завод, за который было заплачено и проинвестировано уже более \$ 200 млн. Существует также ряд других автопроизводителей, которым государство утвердило инвестиционные программы. Нарушение данных государством обязательств, безусловно, подорвет доверие инвесторов к стране и ухудшит бизнес-климат.

И хотя есть возможность плавного сокращения государственной поддержки, риск того, что предприятия не успеют окрепнуть для конкуренции с западными компаниями, остается. Так, при вступлении страны в ВТО предусмотрен так называемый "переходной период", обычно длящийся 3 года, на протяжении которого страна может сохранить определенные льготы. Однако сколько лет необходимо отечественным компаниям для наращивания мускулов никто точно не знает.

Международный опыт

Прежде чем задать ключевой вопрос, а что же делать, можно посмотреть, что же делалось в других странах. Итак, для развивающихся автомобильных рынков, каковым и является Украина, характерны три основные пути развития.

Первый путь заключается в создании самодостаточной национальной автомобильной промышленности: в стране создается замкнутый цикл производства, привлекаются все необходимые высокие технологии. Для этого среди прочего на время устанавливаются высокие пошлины (до 100%) для пресечения импорта. Примерами стран, выбравших такой путь и развивших отрасль, являются Япония и Южная Корея. Такие страны обладают, как правило, емким внутренним рынком.

Второй путь - региональная интеграция автомобильной промышленности нескольких стран. Примерами являются такие объединения как MERCOSUR в Южной Америке, и, в какой-то степени, СНГ. Страны распределяют между собой этапы производства и специализируются каждая в своем сегменте.

Третий путь - путь интеграции страны-периферии с центром автомобилестроения, который одновременно является и большим рынком сбыта. Так, больше половины автомобилей, собирающихся в Мексике, стране с дешевой рабочей силой, реализуются в США.

Конечно, комбинации всех трех вариантов также существуют.

Украине, которая пошла одновременно и по первому, и по второму пути, не повезло, в чем некоторые винят кризис 1998 года. Впрочем, хотя амбициозных планов 1997 года на ЗАЗе и не удалось достигнуть в запланированные сроки, перспективы создания отечественного конкурентоспособного автопрома в стране все же есть.

Куда ехать будем?

В настоящее время в законодательстве, регулирующем автомобильную промышленность, грядут перемены. Уже почти полгода идет баталия вокруг законопроекта № 3677 "О развитии автомобильной промышленности", который должен прийти на смену закону "О стимулировании автомобильной промышленности" от 1997 года, и которым были предоставлены льготы ЗАЗу, а позже другим компаниям. И хотя все заинтересованные стороны признают, что новый закон лучше отвечает современным реалиям рынка, многочисленные поправки и доработки отдельных лоббистов не сыграли ему на пользу: полностью довольным законопроектом не остался никто. Принятый Верховной Радой в феврале, законопроект № 3677 уже в марте был ветирован президентом и отправлен на доработку.

Можно выделить три положения данного законопроекта, которые вызывают особенно горячие споры среди заинтересованных сторон. Во-первых, это сохранение льгот одним производителям (согласно предыдущему закону о стимулировании автомобилестроения) и сокращение льгот другим компаниям. К числу первых можно отнести Запорожский автомобилестроительный и Львовский автомобильный заводы. Среди тех, кто почувствует предлагаемые льготные ограничения особенно остро - холдинг "Богдан", объединяющий Луцкий автомобильный и Черкасский автобусный заводы, Кременчугский автосборочный завод ("ГАЗ", "УАЗ", "ВАЗ") и ЗАО "Еврокар" (сборка автомобилей Skoda).

Кроме реверанса в сторону ВТО (сокращение льгот), данный пункт аргументируется необходимостью поддержки производителя, обладающего законченным циклом производства, а соответственно и созданием большего числа рабочих мест в автопроме и смежных отраслях. Хотя, конечно, нельзя забывать о том, что и ЗАЗ является одним из крупнейших сборщиков в стране, собирая Dacia, Daewoo, Opel и ряд других марок.

Преференции же будут распространяться на все типы производства компании, что в свою очередь может привести к монополизации автомобильного производства в стране ЗАЗом.

Второй спорный вопрос также связан с определением истинного отечественного производителя для оказания ему первоочередной поддержки. Речь идет о критериях локализации производства автомобилей, которые дают дополнительные льготы предприятию при импорте машинокомплектов. Впрочем, в последний момент внесенные в законопроект поправки смягчили требования к критериям локализации производства: условия 50% локализации были заменены более мягкими требованиями Таможенного кодекса (статьи 277-279), что сыграло на руку всем предприятиям, импортирующим комплекты для сборки, а не только имеющим замкнутый производственный цикл.

В третьих, предполагаемое в законопроекте повышение ставок пошлины на импорт вызвало протесты импортеров, которые опосредованно представляют позицию стран ЕС и ВТО (следует заметить, что некоторые из отечественных производителей также занимаются импортом автомобилей.)

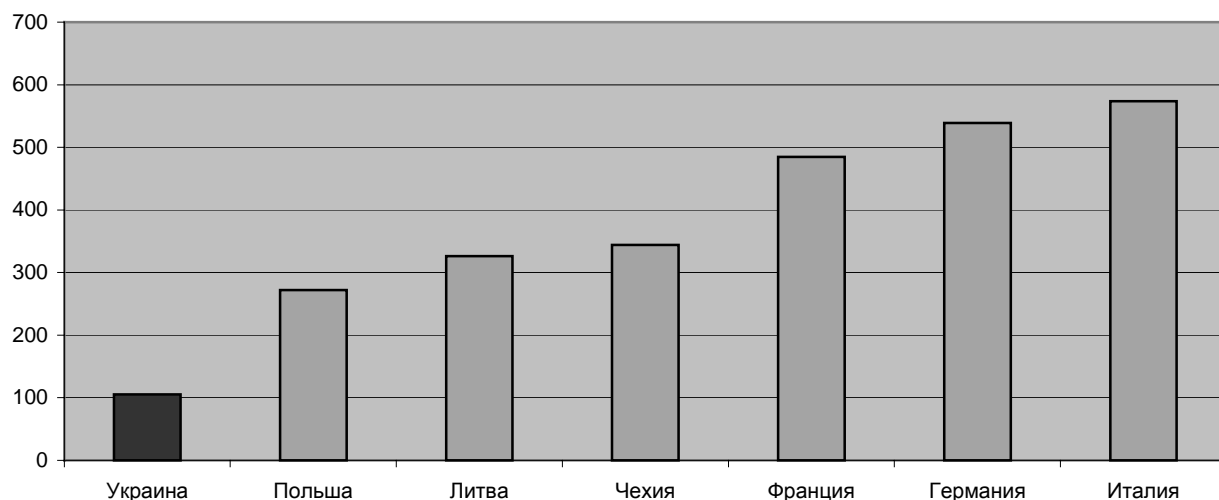
По оценкам "Автоконсалтинга", повышение цен на импортируемые автомобили вследствие введения новых пошлин может составить как минимум 10-15%. Кстати, любопытный факт: льготы импортеры в отличие от производителей не имеют и поэтому в бюджет платят больше чем производители (налогов как с одного автомобиля, так и с вала)

Законопроект в любом случае примут. Роль правительства осложняется тем, что почти любое решение ущемит интересы одной из сторон (почти все из которых представлены в парламенте). Однако практика показала, что многовекторность в автопроме не приводит к положительным результатам. Процесс же принятия сложных решений правительством у нас еще не развит: веских доводов (и цифр) в пользу того или иного решения, которые могли бы если и не убедить оппонентов, то хотя бы широкую общественность, явно не хватает.

Кто заплатит за проезд?

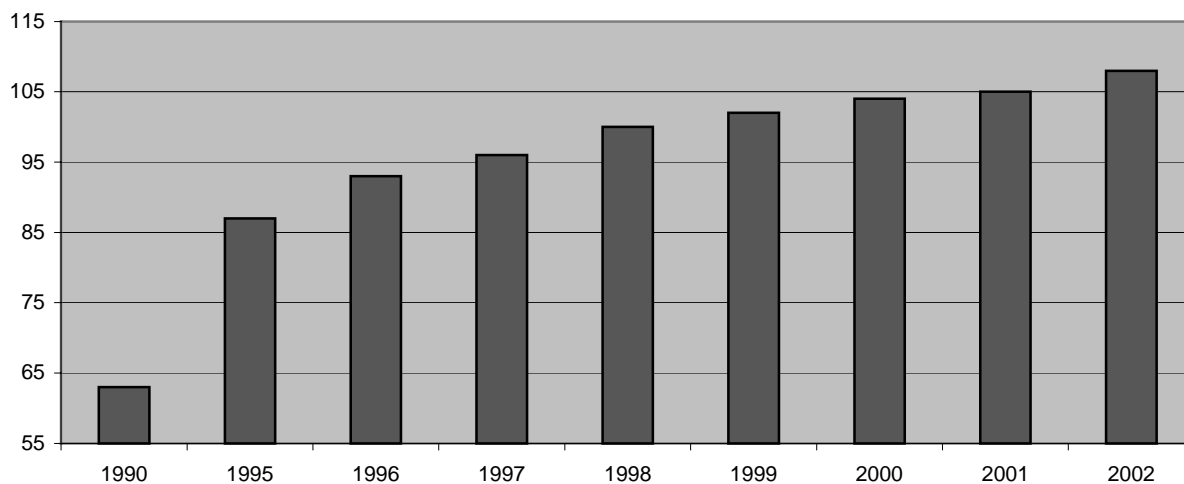
За протекционизм все страны в мире платят: иногда затраты окупаются - отрасль становится конкурентоспособной и начинает приносить прибыль, а иногда фавориты государственной политики продолжают паразитировать на налогоплательщиках. Последнее случается чаще. Тот, кому надо - всегда купит автомобиль, будь то импортный или отечественный, дорогой или не очень. Покупатель всегда платит за все, в том числе и за решения правительства.

**Количество легковых автомобилей в 2001 году, шт.
на 1000 человек**



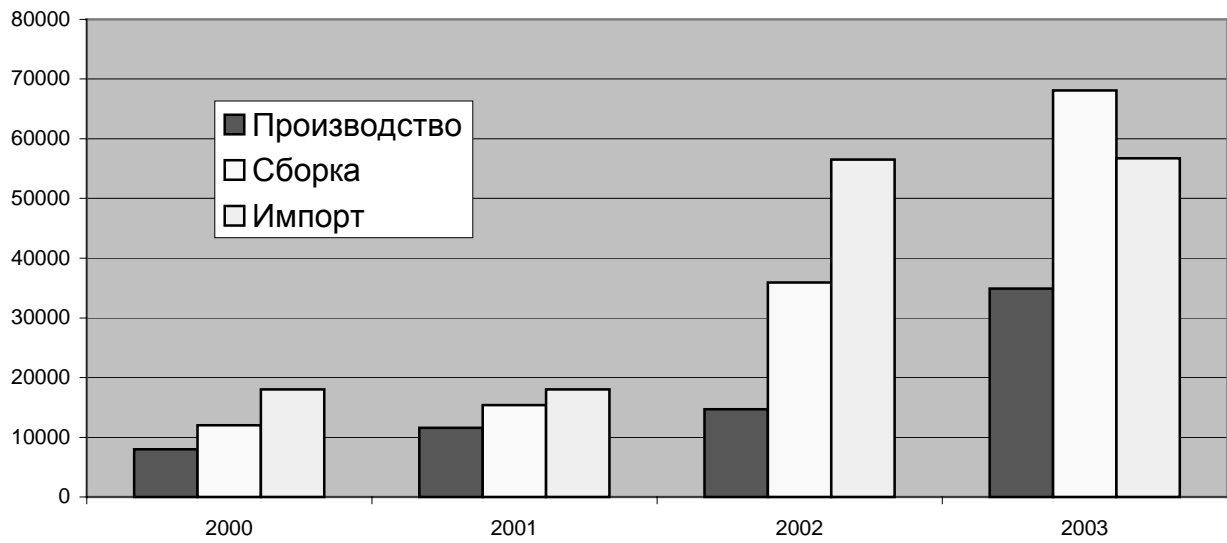
Источник: Евростат, Госкомстат, расчеты МЦПИ

**Наличие легковых автомобилей у населения Украины, шт.
на 1000 человек**



Источник: Госкомстат

Рынок новых легковых автомобилей в Украине, тыс. шт.



Источник: компания "Japan Motors"

Статтю надруковано в журналі Business Times Journal № 3 (6) за березень 2004 року