

переходила на сланцевый газ, и в последнее время активно расширяет его разработку.

Еще одна серьезная уязвимость российского бизнеса связана с трудностями кредитования на зарубежных рынках и оттоком инвестиционных капиталов. По оценкам, с начала 2014 г. отток капиталов составил до 80 млрд дол. Санкции и деинвестиции являются достаточно серьезными мерами для страны, имеющей открытую экономику.

Нельзя забывать, что экономические санкции явление обоюдное и взаимозависимое. Российский импорт в Европу составляет более 300 млрд. дол. По секторам экономики он важен для рыболовных отраслей Норвегии и Британии, для автомобильной промышленности ФРГ (Россия занимает 2 место в экспорте немецких машин), для Франции – "Мистрали", в области сельского хозяйства для Польши, Литвы, Латвии, Эстонии, Испании, Италии.

### **Выводы**

В настоящее время российская экономика оказалась перед системными внешними угрозами. Преодоление этих видов угроз потребует активных действий: прежде всего разработки долгосрочной стратегии экономической безопасности с увязкой со всеми долгосрочными, среднесрочными и краткосрочными планами социально-экономического развития. К числу таких действий необходимо отнести и расширение географии внешнеэкономических связей, интенсификацию научно-технического сотрудничества, развитие экспортных производств.

### **Литература**

1. Указ Президента РФ от 10 января 2000 г. № 24 "О концепции национальной безопасности". Собрание законодательства РФ, 2000, № 2, ст. 170 // Российская газета. 2000 г. 18 января. - С. 5.
2. Энергетическая стратегия России на период до 2020 года. Утверждена Распоряжением Правительства РФ от 28 января 2003 года. № 1234-р.
3. <http://www.tpp-inform.ru>
4. Логинов Б.Б., Руднева А.О. Международные факторы производства в национальных экономиках. – М.: Инфра-М, 2013.
5. Российский статистический ежегодник. 2013. – М.: Госкомстат России.
6. Balance of Payments Statistics Yearbook 2013. IMF.

### ***Стратегия формирования автомобильной промышленности в развивающихся странах***

Чан Тху Чанг, Хошгияфех Резаи Моххаммад Али  
Университет машиностроения  
8 (495) 683-99-30, [ttrang@yandex.ru](mailto:ttrang@yandex.ru)

*Аннотация.* В статье анализируется становление автомобильной промышленности в таких странах, как Китай, Бразилия, Таиланд, Малайзия и Вьетнам. Рассмотрены механизмы социальной политики государства, направленные на формирование национальной автомобильной промышленности.

*Ключевые слова:* экономика развивающихся стран, автомобильная промышленность и перспективы ее развития

Современное автомобилестроение в промышленно развивающихся странах представляет собой ведущую отрасль машиностроения. Как одна из ключевых отраслей страны автомобильная промышленность активно влияет на стабилизацию экономического и социального развития экономики. Она воздействует на развитие многих других отраслей и стимулирует рост занятости населения не только в производстве автомобильной техники, но и в ее обслуживании, увеличивает товарооборот, укрепляет денежную систему, детерминирует потреб-

ности во всей промышленной продукции.

Развитие автомобильной промышленности является знаменательным признаком прогресса в области технологий и производства в развивающихся странах. Большинство развивающихся стран, принявших стратегию индустриализации, основанную на замене импорта, выбрало автомобильную промышленность в качестве одного из главных механизмов «запуска процесса развития страны». К таким странам относятся: Мексика, Турция, Испания, Индонезия, Филиппины.

В более продвинутых развивающихся странах эта отрасль фактически оказалась одной из самых динамичных экспортеров «новых» товаров промышленного производства. Лидерами по уровню развития автомобилестроения являются следующие страны: Бразилия, Китай, Индия, Малайзия, Таиланд.

К концу XX века в мире насчитывалось около 170 стран, где существуют отрасли производства или сборки автомобилей. Это обусловлено тем, что автомобильная промышленность является движущей силой развития связанных с ней отраслей. В автомобильной промышленности потребляется 77% натурального каучука, 67% свинца, 64% чугуна, 50% синтетической резины, 40% станков, 25% материала полупроводника, 18% алюминия, 12% стали и огромное количество топлива: бензин, дизельное топливо, смазочные материалы.

Автопром в развивающихся странах в последние десятилетия показывал высокие темпы роста благодаря либерализации, общему экономическому росту, росту спроса на автомобили, привлечению прямых иностранных инвестиций, а также активной государственной политики стимулирования в эту отрасль.

Необходимо отметить, что государство в развивающихся странах ключевым образом определяет становление национальной автомобильной промышленности, формирование требуемой инфраструктуры, развитие национальных инновационных систем, создание общенациональной и отраслевой промышленной политики.

Государство создает условия для привлечения иностранных инвестиций в автомобильную промышленность, оказывает поддержку высокоэффективным проектам по организации производства автомобильной техники и ее компонентов, финансирует фундаментальные и прикладные разработки в соответствии с принятыми государством приоритетами, финансирует работы по проверке сертификации продукции в рамках государственного регулирования в области стандартизации, сертификации и качества продукции автомобилестроения, а также поддерживает реструктуризацию автомобильной промышленности.

**Китай.** В развивающихся странах Азии основным производителем является Китай. Автомобильная промышленность в Китае в основном занимается производством готовых автомобилей и автомобильных двигателей. Автомобильные заводы непосредственно контролируются министерством автомобильной промышленности. Первые иностранные организации, которые вышли на рынок Китая для создания совместных предприятий с местными компаниями, направлялись в разные регионы страны для создания новых рабочих мест, для строительства мелких сборочных фабрик и заводов с малыми объемами производства.

Вступление Китая в ВТО способствовало быстрому относительно спокойному расширению торговли и повлияло на многие важные реформы в стране. Попытки иностранных автокомпаний воспользоваться ВТО, чтобы укрепить свои позиции, невольно способствовали развитию более конкурентоспособной отечественной индустрии Китая, которая будет способна конкурировать, имея права на собственность, разработанную у себя на родине и законно подтвержденную.

Правительство Китая определило основную задачу промышленной политики по созданию национальных лидеров и стимулированию их развития для того, чтобы вывести Китай на первые роли на глобальном автомобильном рынке, чтобы создать несколько конкурентоспособных автомобильных компаний, которые способны войти в число 500 мировых лидеров.

Значительные первоначальные инвестиции иностранных партнеров позволили быстро организовать производство. В 2001 г. в Китае на совместные предприятия с ведущими иностранными автомобильными предприятиями приходилось 100% совокупного производства автомобилей. А уже к 2012 году эта доля сократилась до 89% за счет выхода на китайский рынок новых национальных производителей со своими брендами.

В Китае автомобильная промышленность выбрана как опора для модернизации всей промышленности, двигателя всей индустрии. В настоящее время Китай стал одним из крупнейших авторынков в мире и быстро привлек иностранные инвестиции.

**Бразилия.** Бразилия так же, как и Китай, с начала 1950-х годов прошлого века проводила политику импортозамещения. Государство стало ограничивать импорт новых автомобилей в страну, разработало и ввело тарифные ограничения и требования к уровню локализации производства в 90% и выше. Однако позднее политика государства изменилась и стала открытой для иностранных инвестиций.

Транснациональные автомобильные корпорации привлекала емкость внутреннего рынка Бразилии. Инвестиции направлялись на создание 100%-х дочерних организаций. Это способствовало усовершенствованию только самых простых сборочных операций и помогало создавать промышленность сопутствующих автомобильных комплектующих. Бразилия очутилась в ловушке развития, так как дочерние автомобильные предприятия вырабатывали решения, в основе которых лежала ориентация лишь на материнские компании, при этом не всегда учитывали интересы бразильской промышленной политики.

На автомобильную промышленность Бразилии приходится почти 25% от общего объема промышленного производства. Чтобы справиться с последствиями мирового финансового кризиса, правительство Бразилии снизило тарифы на промышленные товары, производящиеся в стране, в том числе на автомобили. Благодаря этим мерам продажи автомобилей на внутреннем рынке постоянно ставят новые рекорды. В 2013 году в Бразилии было произведено 2,17 миллионов автомобилей, что на 15,8% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В настоящее время Бразилия является 4-м крупнейшим автомобильным рынком в мире, после Китая, США и Японии.

**Таиланд.** Тайская автомобильная промышленность по результатам 2012 года заняла 9-е место в мире и стала крупнейшей в Юго-Восточной Азии. Годовая производительность Тайского автомобилестроения составила около 1,5 миллионов автомобилей (они в основном представлены грузовыми транспортными средствами). Многие автомобили, произведенные в Таиланде, разрабатывались в соответствии с лицензиями иностранных производителей, прежде всего южнокорейских и японских.

Тайская автопромышленность уже вызвала интерес со стороны практически всех ведущих мировых автомобилестроителей, а также производителей запчастей. Многие мировые автогиганты планируют расширить свою долю на тайском рынке. Такие производители, как Ford, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, идентифицируют Таиланд как место расположения своих глобальных баз по выпуску пикапов, зачастую отсюда экспортируя автомобили в Европу, Японию и в другие части мира.

В 2013 году автомобильной промышленностью Таиланда выпущено более 2 миллионов автомобилей, что на 52% больше, чем в предыдущем году. В соответствии с прогнозами местных экспертов, сложившиеся темпы экономического роста в самой ближайшей перспективе создадут Таиланду предпосылки и возможности уверенно занять место в десятке ведущих мировых автопроизводителей. А в 2014 году прогнозируется достижение ранее невозможного уровня для национальной автомобилестроительной промышленности – выручка от продаж на внутреннем рынке к концу 2014 года достигнет отметки в 3 миллиона автомобилей. В течение же последующих двух лет Таиланд может достичь новых высот – выпускать порядка 5 миллионов автомобилей ежегодно.

**Малайзия.** Автомобилестроительная промышленность в Малайзии представляет собой

бурно развивающуюся отрасль, охватывающую все сферы деятельности от выпуска автомобилей до решения автомобильного бизнеса с иностранными партнерами. Автомобилестроение в Малайзии – это основной производитель автомобильных компонентов, частей, аксессуаров, широко применяемых во многих ведущих странах мира. В настоящее время основными импортёрами автомобилей из Малайзии являются следующие страны: Япония, Великобритания, Таиланд, Тайвань, Сингапур и Индонезия. Ведущими автомобильными компаниями-производителями, к примеру, Ford, Mercedes, General Motors, Mazda, Nissan и Mitsubishi, используются малазийская автомобильная продукция и аксессуары, потому что их отличает высокое качество и конкурентоспособная цена.

В последние годы, продажи и производство автомобилей в Малайзии значительно увеличились. Ежегодные продажи автомобилей увеличились с 350 тыс. машин в 2000 году, до свыше 900 тыс. машин в 2010 году, в то время как производство автомобилей увеличилось с 304 тыс. машин в 2000 году до 800 тыс. машин в 2010 году. В 2012 году общий объем продаж автомобилей в Малайзии достиг около 1,3 млн., что выше на 5% от 2011 года.

В настоящее время автомобильный рынок Малайзии занимает 3-е в Юго-Восточной Азии, после Таиланда и Индонезии. По мнению экспертов по сравнению с другими рынками стран в регионе, автомобильный рынок Малайзия считается стабильным и устойчивым развитием.

Можно утверждать, что политика государства является одним из основных факторов развития автомобильной отрасли. Именно эта политика предопределила основные направления развития автомобильной отрасли в развивающихся странах, с преобладанием местных компаний до политики преимущественного привлечения ПИИ от автомобильных транснациональных компаний развитых стран. Практически во всех развивающихся странах прошла через два основных этапа: 1) политику импортозамещения, 2) политику экспортоориентированного развития.

Таким образом, развитие автомобильной промышленности зависит от государственной политики, структуры корпоративного управления и размера рынка, а так же ресурсов и мотивации в качестве внутреннего стимула.

Государственная политика в области автомобильной промышленности состоит из двух основных направлений: спрос и предложение. Политика предложения тесно связана с показателями производителей и продукции: может определять количество производителей автомобилей, структуру конкурирующей группы и вид продукции. Политика спроса тесно связана с рынком, а также защитой внутреннего рынка и содействием экспорта.

Факторами, способствующими росту и быстрому развитию автомобильной промышленности, являются поддержка со стороны государства, четкое видение перспективы формирования ориентированной на экспорт промышленности мирового уровня, сохранение административного управления, инвестирование в научно-исследовательскую деятельность и приобретение мощностей для усовершенствования конечного продукта.

На основе анализа развития рынка автопромышленности в таких странах, как Китай, Бразилия и Таиланд, составлена сравнительная сводка автомобильной промышленности (таблица 1).

На основе данного опыта можно сделать следующий вывод. Государственная политика для управления производственной структурой на начальной стадии очень важна для развития автомобильной промышленности в развивающихся странах. Успешное изменение курса политики на более поздней стадии сопряжено со многими трудностями. Проанализировав основные тенденции подъема автомобильной промышленности в развивающихся странах, можно выделить три основных фактора влияния на отрасль:

- 1) политика государства;
- 2) ориентация транснациональных корпораций на рынки развивающихся стран;
- 3) региональная интеграция.

**Сравнительная характеристика автомобильной промышленности в развивающихся странах**

Критерий сравнения	страна		
	Китай	Бразилия	Таиланд
Государственная политика (Ведущее направление)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка отечественной модели</li> <li>Предмет импорта</li> <li>Стимулирование экспорта</li> <li>Локализация</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Зависит от многонациональных корпораций</li> <li>Предмет импорта и экспорт в регион</li> </ul>	Разработка национального автомобиля для обеспечения возможности конкурировать с иностранными производителями
Политика поставок (кто производитель)	Государство, совместное предприятие, местная фирма	<ul style="list-style-type: none"> <li>Филиал</li> <li>Многонациональные корпорации</li> <li>Иностранный</li> </ul>	Местный контроль (поддержка государства)
Политика спроса	<ul style="list-style-type: none"> <li>Защита внутреннего рынка</li> <li>Экспорт: популяризация (несмотря на большой внутренний рынок)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Крупный спрос на внутреннем рынке</li> <li>Экспорт: посредством МНК</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Защита внутреннего рынка</li> <li>Предмет импорта с высокими пошлинами</li> </ul>
Источник технологий	<ul style="list-style-type: none"> <li>Многонациональные корпорации</li> <li>Слияние иностранных фирм</li> </ul>	Многонациональные корпорации	Многонациональные корпорации
Производительность в отрасли	<ul style="list-style-type: none"> <li>Первое место в мире по спросу на внутреннем рынке</li> <li>Марка отечественного производителя: развитие отечественных моделей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Увеличение производительности</li> <li>центр производства автомобилей в Южной Африке</li> </ul>	Потенциал спроса на внутреннем рынке

**Вьетнам.** Автомобильная промышленность является важным аспектом для развития экономики Вьетнама. Эту отрасль можно назвать «рычагом интенсивного развития». Развитие автомобильной промышленности во Вьетнаме является знаменательным признаком прогресса в области технологий и производства. Автомобилестроение имеет огромный потенциал для того, чтобы называться «лидирующей отраслью» в плане стимулирования роста других отраслей промышленности.

В 2011 году объем продаж автомобилей во Вьетнаме достиг более 300 тыс., что на 12,5% больше, чем в предыдущем году. Но в 2012 году продано около 360 тыс. автомобилей, что выше только на 7,25% (по сравнению с 2011 г.).

Основной акцент правительственной политики Вьетнама должен быть сделан на аспекты спроса и предложения. Вопросами политики, касающимися спроса, являются: как защитить отечественных производителей и стимулировать их деятельность и как стимулировать экспорт. С другой стороны, политика, касающаяся предложения, тесно связана с правительственными мерами по поддержке отечественных производителей автомобилей и комплектующих, с целью сделать их конкурентоспособными по цене, качеству и соответствию требованиям потребителей.

Если Вьетнаму удастся создать эффективную автопромышленность, она станет хорошей опорой для сельскохозяйственного машиностроения при производстве тракторов, уборочных машин, комбайнов, что прямо и косвенно ускорит развитие сельского хозяйства с



помощью экономически выгодных транспортных средств. Ресурсы и потенциал, которыми обладают в настоящее время производители запасных частей для сельскохозяйственной техники, могут быть использованы для снабжения автопроизводителей. Это может стать основой плана ранней локализации автопромышленности. Автомобильная индустрия является основной отраслью промышленности. Отрасли, поставляющие основное сырье: сталь, химические вещества, резину, пластмассу, электронику, должны рассматриваться как вспомогательные. Производство автокомплекующих как наиболее важная часть автопромышленности также может развиваться на основе данных отраслей промышленности.

Существует два плана развития автомобильной промышленности Вьетнама: работа под руководством государства; работа при поддержке государства.

Первый план подходит для успешного перехода от неполной к полной мелкоузловой сборке и далее разработке отечественной модели. Данный план характеризуется сложностью решения проблем, связанных с низким уровнем локализации и низким техническим потенциалом. Процесс перехода от неполной к полной мелкоузловой сборке может быть более или менее простым, если он является эволюционным, но переход к выпуску отечественной модели столь же сложен, как и революционный процесс. Автомобилестроительные транснациональные компании (ТНК), существующие на вьетнамском рынке, ориентируются на извлечение выгоды из простой сборки их собственных моделей как можно дольше, идя по эволюционному пути, сохраняют свои позиции, зависимые от стратегий ТНК.

План является важным элементом для развития автомобильной промышленности Вьетнама. Основная функция производителей и государства – поддержка автопромышленности. Правительство может вносить предложения, директивы, но оно также может развернуть деятельность по оказанию помощи, руководить как стороной спроса, так и стороной предложения.

Вьетнам сейчас находится в самом начале индустриализации на национальном уровне. Поэтому Вьетнаму необходим комплексный проект и государственная поддержка для развития национальной автомобильной промышленности, основанные на национальном плане всеобщей индустриализации.

### Выводы

Развивающиеся страны создают свою автомобильную промышленность на основе технологий ТНК и чаще всего при помощи государства. Самостоятельное развитие автопарка, видимо, будет следующим этапом в развитии данной отрасли.

### Литература

1. Государственное управление статистики Вьетнама. [www.gso.gov.vn](http://www.gso.gov.vn)
2. Юрищева Д. Бразильский автопром уходит вперед. 2009 г.
3. Нго Ты Лап. Развитие автомобильной промышленности – очень нужно построить новую дорогу. 2014 г. [www.dantri.com.vn](http://www.dantri.com.vn) (на вьетнамском языке).
4. Цанга М. Автомобильная промышленность Таиланда продолжает расти. 2012 г. [www.avto-budni.ru/category/autoprom](http://www.avto-budni.ru/category/autoprom)
5. Хоа Чи. Автомобильная промышленность в Китае и Индии: две новые тенденции. 2010 г. [www.dddn.com.vn/quoc-te](http://www.dddn.com.vn/quoc-te) (на вьетнамском языке).
6. Ким Зунг. Автомобильная промышленность – гордость Малайзии. 2013 г.
7. Современное состояние и перспективы развития автомобильной промышленности Вьетнама / Министерство промышленности и торговли Вьетнама 2013 г. (на вьетнамском языке).
8. Ян Чжимин, Цянь ШиЧао. Сравнение размеров иностранных компаний Авто. Автомобильная промышленность и научные исследования. 2010 г.
9. The World's Automotive industry – OICA. [www.oica.net](http://www.oica.net)