

ПРОБЛЕМЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ РОССИИ

Башлакова Ольга Сергеевна¹, Подборнова Екатерина Сергеевна²
УО «Гомельский государственный университет имени Франциска Скорины»,
г. Гомель
Самарский национальный исследовательский университет имени академика
С.П. Королева, г. Самара

Аннотация: Автомобилестроение России, на современном этапе, является ключевой отраслью отечественной экономики, которая создает дополнительный мультипликативный эффект, по отношению к другим, смежным отраслям и формирует социально-экономический уровень развития регионов и государства, в целом. В статье приведены основные проблемы инновационного развития автомобилестроения России, а также пути их решения.

Ключевые слова: негосударственный пенсионный фонд, инвестиции, инвестиционная деятельность, инвестиционный портфель, управляющая компания.

Спрос на различные типы автомобилей генерирует рыночную потребность в производстве высокотехнологичной отечественной продукции химической, металлургической, электротехнической и прочих видов экономической деятельности (ВЭД) в промышленной сфере, обеспечивая занятость до 3,5 млн. человек. Суммарная доля отрасли автомобилестроения кредитном портфеле финансовых организаций России составляет 1,1% [5].

ВЭД автомобилестроения РФ имеет существенную степень концентрации производства и практически представлена во всех сегментах промышленной деятельности. В РФ производятся легковые, грузовые автомобили, легкие коммерческие автомобили, автобусы.

С приходом на российский рынок иностранных автопроизводителей и создания ими локализованных сборочных производств как для иностранных автомобилей, так и для отечественных, доля отечественных локализованных сборочных производств или автомобильных платформ существенно снизилась. Под локализованным производством (автомобильной платформой) понимается компоновочная технология сборки автотранспортного средства, которая объединяет конструкторские и технологические решения с конечной агрегатной сборкой, применяемой в качестве основы для создания моделей автомобилей или модельных рядов автомобилей [1]. Доминирующее значение в локализованных

¹Кандидат экономических наук, заведующий кафедрой финансов и кредита УО «Гомельский государственный университет имени Франциска Скорины».

²Кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики инноваций Самарского университета.

производствах автомобилей имеют иностранные модели, а как производство отечественных моделей ими существенно сокращено.

В настоящий период времени до 60 % выпущенных в РФ моделей легковых автомобилей принадлежат к моделям с высоким уровнем локализации (50% выше), которые спроектированы на базе платформ ведущих иностранных автопроизводителей. Основные объемы выпуска автомобилей (40%) принадлежат платформе «Renault-Nissan», «Hyundai», «Volkswagen» [6].

Только 29% отечественного производства легковых автомобилей отводится на модели, которые принадлежат российским автомобильным платформам, в т.ч.: «Lada», «GAZelle», «ГАЗ», «УАЗ» [7].

Более 11% выпускаемых автомобилей приходится на модели с низкой степенью локализации, построенных на основе автомобильных платформ иностранных автопроизводителей.

Локализованные сборочные производства создают добавленную стоимость на территории РФ только на этапе окончания операций - сборке. А основная часть добавленной стоимости, создается при разработке продукции и производстве автокомпонентов за рубежом. Причем, автосборочные предприятия, входящие в международные автомобильные концерны, имеют все возможности для оптимизации своей прибыли, путем изменения стоимости промежуточных узлов и агрегатов, поставляемых с основных автомобилестроительных производств [4]. И здесь находится еще одна причина неразвитости российского локализованного производства – низкий уровень инновационной продукции. Почему поставка узлов и агрегатов осуществляется на российский рынок автомобилестроения из-за рубежа? Ответ простой – в России, из-за низкого уровня использования инноваций, нет современной продукции, используемой для автомобилестроения, которая бы удовлетворяла потребителей. Поэтому приходится данную продукцию закупать за рубежом, а самим поставлять на автомобилестроительные предприятия сопутствующую продукцию, не используемую инновации [3].

Продукция отечественных автосборочных производств ориентирована на удовлетворение потребностей внутреннего рынка и не может иметь каких-либо экспортных перспектив. Российские локализованные сборочные производства формируют ограниченную передачу компетенций в сфере инжиниринга, технологий и прочих производственных систем, поэтому не могут удовлетворять ускорение развития отечественной экономики.

Здесь нужно отметить еще одну особенность низкой инновационной активности отечественного рынка автомобилестроения. Парк автомобилей России содержит до 60% отечественных автомобилей [7]. Срок эксплуатации данных автомобилей составляет более 10 лет. Эти автомобили требуют ремонта как в сервисных организациях, так и силами самих автолюбителей. А для этого требуются запчасти. Поэтому отечественный рынок требует поставки данных запчастей и российские производители автокомпонентов ориентируются на него, производя морально устаревшую продукцию, тем более, данный рынок

превышает объемы продаж современных деталей, узлов и агрегатов. Он занимает долю на рынке в 65-70% [7]. Отсюда следует, что отечественные производители не заинтересованы в производстве инновационной продукции, требующей больших затрат на ее разработку. А отсюда – отечественное автомобильное производство ориентируется на производителей автокомпонентов и не в полной мере занимается своим инновационным обновлением.

Этим фактом по полной программе пользуются иностранные автопроизводители: в результате построения иностранных сборочных производств и увеличения производства импортных комплектующих, с одновременным снижением производства отечественных марок существенно повысилась зависимость отрасли автомобилестроения от импорта. Импортная зависимость по производству легковых автомобилей в РФ, в настоящее время, составляет свыше 60% (в 2008 году данный показатель был не более 40%); в сегменте грузовых автомобилей - 25% (в 2008 году - 10%) [6]. Одновременно повысилась зависимость от импортных автокомпонентов: для двигателей внутреннего сгорания объемы импортных автокомпонентов в 2016 году составили 26% (в 2008 году 2%) [8].

Отечественный автомобильный рынок, в настоящее время, преодолевает кризис 2008-2016 годов и медленно восстанавливается, но восстанавливается устойчивыми темпами. По имеющимся итогам 2017 года объемы роста рынка (по сравнению с уровнем 2016 года) составили около 13,2%. Положительный тренд продаж на автомобильном рынке оказывает существенное влияние на объемы роста производства ВЭД автомобилестроения. За 2017 год было выпущено более 1,5 млн. автомобилей, что больше, чем за 2016 год на 19,4% [9].

Объемы производства отечественных автомобилей на одной технологической платформе в РФ значительно меньше, чем на платформах ведущих иностранных автопроизводств в 4-7 раза; ниже, чем в развивающихся странах (Индия, Таиланд, Мексика) в 1,5-3 раза [10].

Ослабление курса рубля повысило конкурентное преимущество отечественных автопроизводителей по уровню себестоимости, относительно автопроизводителей развитых стран. Но без системной деятельности по понижению затрат, это конкурентное преимущество может быть утрачено уже в ближайшие годы.

Из-за высоких затрат труда и энергии, в структуре имеющихся переменных затрат по производству автомобилей, конкурентоспособность отечественного автомобилестроения определяется факторами инфляции и курсом валют. И в случае дальнейшего сохранения низкого уровня локализации производства, автомобилестроительная отрасль РФ не сумеет полностью реализовать имеющиеся преимущества девальвации рубля.

По статистической информации за 2017 года, степень локализации автопроизводителей в РФ (доля стоимости автокомпонентов, произведенных в РФ, в их общей стоимости) в сфере легковых автомобилей составляет 30-60%,

грузовых автомобилей -70 - 85%, легких коммерческих автомобилей - 60-70%, автобусов - 60-80% [7].

Таким образом, повышение степени локализации автомобилестроения заключается в развитии инновационной деятельности и повышения инновационной активности предприятий. Без данных мероприятий Россия может полностью потерять отечественную автомобилестроительную промышленность.

Список использованных источников:

1. Арисова М.Б. Развитие промышленных комплексов России в условиях вызовов XXI века: монография / Агаева Л.К., Анисимова В.Ю., Безлепкина Н.В., Васяйчева В.А., Манукян М.М., Арисова М.Б., Кононова Е.Н., Тюкавкин И.Н., Тюкавкин Н.М., Скорниченко Н.Н., Подборнова Е.С., Прыткова Н.И., Курносова Е.А., Оруч Т.А., Мельников М.А., Невзоров О.Ю., Мокина Л.С., Гоман И.В., Гоман К.И., Гарькина Н.Г. и др. Самара, 2015.
2. Доля крупнейших стран-производителей в общем производстве автомобилей./ Анализ автомобильного рынка // Блог компании QV Finance [Электронный ресурс] режим доступа - <http://smart-lab.ru/company/qbfin/blog/136762.php>
3. Индикаторы инновационной деятельности: 2018 : статистический сборник / Н. В. Городникова, Л. М. Гохберг, К. А. Дитковский и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М.: НИУ ВШЭ, 2018. – 344 с. – 300 экз. – ISBN 978-5-7598-1742-0 (в обл.).
4. Карпов, А.А. Модель интегрированной системы сбыта кластера машиностроительных предприятий // Проблемы инновационного развития промышленного предприятия: сборник научных трудов кафедры производственного менеджмента и инноваций. / А.А. Карпов, А.Г. Бездудная. / А.Г. Бездудная (отв. редактор). – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2015. - 0,7 п.л. / 0,3 п.л.
5. Кудряшов Д. Ставят на ВАЗ: [об автомобил. кластере в Самарской области] / Д. Кудряшов //Самар. обозрение. – 2016. –5 июля. – С.13е.
6. Россия в цифрах. 2018: Краткий статистический сборник. Росстат - М.: Росстат, 2016. - 285 с.
7. Машина будущего: 5 инновационных технологий в современных автомобилях // [novate.ru](http://novate.ru/blogs) URL: <http://www.novate.ru/blogs/290414/26198/> [дата обращения: 09.10.17]
8. Подборнова Е.С. Особенности инновационного развития промышленного комплекса Самарской области/Тюкавкин Н.М., Подборнова Е.С., Калинин М.В.//Инновационная деятельность. 2018. № 1 (44). С. 35-41.
9. Подборнова Е.С. Исследование факторов, влияющих на формирование финансовой стратегии автомобилестроительных предприятий. Вестник Самарского университета. Экономика и управление. 2017. Т.8. №3.-С. 20-26.
10. Семеркова Л.Н. Анализ кластеризации экономики Самарской области – автомобилестроительный кластер/ Габдуалиева Р.С., Семеркова Л.Н., Тюкавкин Н.М.//Сборник материалов Международной научно-практической конференции

«Теоретико-методологические и практические проблемы диверсификации и модернизации региональных промышленных комплексов Поволжья». Под общей редакцией Н.М.Тюкавкина. -2017.- С. 50-56.

11. Термелева А.Е. Инновации как фактор развития региона//Стратегические ориентиры развития экономических систем в современных условиях: межвуз. сб. ст./под общ. ред. Н.А. Дубровиной. Самара: Изд-во «Самарский университет», 2013. Вып. 1. С. 190-197.

12. Тюкавкин Н.М. Разработка стратегии повышения эффективности функционирования промышленных предприятий: монография/Н.М. Тюкавкин// . Самара. - 2016.

ОЦЕНКА СТОИМОСТИ И РАСЧЕТ ТАРИФНЫХ СТАВОК ПО ДОГОВОРАМ СТРАХОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РИСКОВ ПРИ НАЛИЧИИ БЕЗУСЛОВНОЙ ФРАНШИЗЫ

**Борисова Светлана Павловна¹, Борисов Владимир Игоревич², Таликина
Марина Евгеньевна³**

Самарский национальный исследовательский университет имени академика
С.П. Королева, г. Самара

Аннотация: В статье рассматривается проблема страхования инвестиционных рисков. Приведена методика расчета базовых тарифных ставок по договорам страхования инвестиционных рисков при наличии безусловной франшизы, выполнен расчет брутто-ставки.

Ключевые слова: инвестиционные риски, тарифные ставки, модель индивидуального риска, безусловная франшиза, нетто-ставка, брутто-ставка.

Одним из основных средств обеспечения роста национального имущества является инвестиционная деятельность, для которой существенное значение имеет комплексный анализ показателей проекта, в том числе выявление инвестиционных рисков.

Инвестиционные риски возникают в связи с возможностью неполного получения или потери прибыли в ходе реализации инвестиционных проектов. Объектом риска в данном случае являются имущественные интересы инвестора, т.е. лица, осуществляющего вложение своих средств. Инвестиционные риски можно классифицировать в зависимости от способа привлечения средств и особенностей реализации проекта. В общем случае можно выделить следующие

¹Кандидат педагогических наук, доцент кафедры математики и бизнес-информатики Самарского университета.

²Студент 1 курса магистратуры Института экономики и управления Самарского университета. Научный руководитель: Никишов В.Н., кандидат физико-математических наук, доцент кафедры математики и бизнес-информатики Самарского университета.

³Старший преподаватель кафедры математики и бизнес-информатики Самарского университета.