

Кцоева Евдокия Руслановна

бакалавр направления «Экономика»
профиль «Финансы и кредит»
Финансовый университет при Правительстве
Российской Федерации
Россия, Москва

ktsoeva.er@gmail.ru

Evdokia R. Ktsoeva

Bachelor of Economics
Profile «Finance and Credit»
Financial University at the Government
of the Russian Federation
Russia, Moscow

ktsoeva.er@gmail.ru

**РОЛЬ ФИНАНСОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ И
ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В
РАЗВИТИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ¹**

**THE ROLE OF THE FINANCIAL REGULATION
OF PUBLIC AUTHORITIES AND LOCAL
AUTHORITIES IN THE DEVELOPMENT OF
AUTOMOBILE INDUSTRY**

Аннотация

В статье отмечаются основные методы финансового регулирования автомобильной промышленности России, используемые органами государственной власти и органами местного самоуправления, а также оценивается их влияние на развитие отрасли. Предлагаются способы совершенствования каждого из рассматриваемых методов с учетом современной геополитической обстановки.

Ключевые слова:

финансовое регулирование, автомобильная промышленность, субсидирование процентной ставки, утилизационный сбор, ввозные таможенные пошлины

Abstract

The basic methods of the financial regulation of the Russian automobile industry which are used by public authorities and local authorities are considered and their influence on the branch development is estimated in this article. The ways of improving these methods taking into consideration current geopolitical situation are suggested.

Keywords:

financial regulation, automobile industry, subsidisation of interest rate, recycling fee, import customs duties

В условиях резкого снижения курса национальной валюты продукция российских производителей стала более конкурентоспособной на отечественном рынке за счет роста цен в рублях на импортируемые товары-аналоги. Так, лидером по числу проданных легковых автомобилей в 2014 г. стала отечественная компания «АвтоВАЗ», реализовавшая за январь-март 2014 г. почти 92 тыс. автомобилей, что составляет 3,6 % общего объема продаж за год [1].

В этой связи значение финансовых ресурсов, направляемых на развитие отрасли, возрастает, поскольку создаются условия для их более эффективного использования. Таким образом, в целях поддержания конкурентного преимущества отечественных товаропроизводителей органы государственной власти и органы

¹ Статья выполнена под научным руководством Горловой Оксаны Степановны, к.э.н., доцента, доцента кафедры «Государственные и муниципальные финансы»
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

местного самоуправления (далее – ОГВ и ОМСУ) должны обеспечить финансовую поддержку автомобильной промышленности посредством использования различных методов финансового регулирования: бюджетных, налоговых, неналоговых и иных методов [2, с. 248].



Рисунок 1 – Методы государственного и муниципального финансового регулирования

Для государственного и муниципального финансового регулирования автомобильной промышленности в настоящее время особую роль играют бюджетные, неналоговые и иные методы.

Бюджетные методы финансового воздействия на российскую автомобильную промышленность представлены преимущественно субсидированием части процентной ставки. Государственная программа предоставления субсидий на возмещение части процентной ставки (в размере не более 90 % ставки рефинансирования Банка России) по кредитам автопроизводителей направлена на финансовую поддержку реализации инвестиционных проектов. На данные меры в федеральном бюджете в 2014 г. предусмотрено 5,3 млрд руб., в 2015 г. – 6,9 млрд руб., в 2016 г. – 5,2 млрд руб., в

2017 г. – 4,7 млрд руб. За период 2014-2017 гг. наблюдается сокращение государственной финансовой поддержки отрасли, что свидетельствует о краткосрочной направленности данного метода.

Особо отметим, что из-за введения в 2014 г. Европейским союзом запрета на выдачу кредитов сроком более 30 суток ВТБ, «Сбербанку России», «Внешэкономбанку», «Газпромбанку», «Россельхозбанку» у данных кредитных организаций может возникнуть потребность в привлечении недостающего объема финансовых ресурсов за счет увеличения процентных ставок по выдаваемым кредитам различным хозяйствующим субъектам, в том числе производителям автомобилей. Учитывая, что кредиты предоставляются коммерческими банками на основе ключевой ставки (11,5 %), а не ставки рефинансирования (8,25 %), рассматриваемый метод финансового регулирования малоэффективен [3].

Следовательно, для того чтобы государству при заданном объеме предусмотренных субсидий на возмещение части процентной ставки по кредитам на 2014-2017 гг. и вероятности повышения ставок по кредитам крупнейшими банками России обеспечить развитие автомобильной промышленности, необходимо изменить подход в расчете субсидии. Так, предоставление производителям автомобилей субсидий на возмещение части процентной ставки в размере от ключевой ставки Банка России, а не от ставки рефинансирования позволит снизить потенциальные финансовые риски производителей.

По оценкам экспертов, при отсутствии какой-либо финансовой поддержки со стороны ОГВ и ОМСУ объем рынка снизится на 50 %, а в случае получения предусмотренных объемов финансовой помощи – на 24 % [4]. Данный факт свидетельствует о необходимости применения таких мер финансового регулирования, которые могут простимулировать рост именно отечественного производства и объемов продаж в автомобильной промышленности. Это может быть достигнуто посредством финансового воздействия с помощью следующих неналоговых методов, применяемых ОГВ и ОМСУ: изменение размеров утилизационного сбора и повышение или понижение ввозных таможенных пошлин.

Утилизационный сбор – это плата за ввезенный на территорию Российской Федерации или произведенный внутри страны автомобиль, которая включается в его стоимость. Он представляет собой материальную гарантию утилизации транспортного

средства по истечении срока эксплуатации. В настоящее время в Правительстве Российской Федерации рассматривается предложение об отмене утилизационного сбора до 2017 г. для автомобилей высокого экологического класса (выше Евро-4) [5].

Однако подобное предложение предусматривает отмену утилизационного сбора не только по произведенным в России автомобилям, но и по ввозимым на территорию Российской Федерации транспортным средствам класса Евро-4 и Евро-5, что может привести к увеличению спроса российских потребителей на автомобили иностранного производства. Решением проблемы может стать временная отмена утилизационного сбора только для автомобилей, производимых на территории Российской Федерации. В этом случае данный метод финансового регулирования – изменение утилизационного сбора – окажется более эффективным и повысит конкурентоспособность отечественных производителей.

Для оценки последствий применения ОГВ и ОМСУ такого неналогового метода финансового регулирования автомобильной промышленности, как изменение таможенных пошлин на ввозимую продукцию, рассмотрим данные, приведенные в таблице 1.

Таблица 1 – Изменение объемов импорта и производства легковых и грузовых автомобилей в 2014 году

Показатель	Изменение в 2014 г., в % к предыдущему году
Объем ввозимых легковых автомобилей на территорию Российской Федерации	-21,3%
Объем ввозимых грузовых автомобилей на территорию Российской Федерации	-31%
Объем производства легковых автомобилей в Российской Федерации	-9,7%
Объем производства грузовых автомобилей в Российской Федерации	-25,7%

Снижение объемов импорта грузовых и легковых автомобилей обусловлено преимущественно повышением курса доллара США в 2014 г. по отношению к рублю более чем в 1,5 раза. Динамика рассматриваемых показателей свидетельствует об уменьшении доли иностранных автопроизводителей на российском рынке и, соответственно, о возможной перспективе отечественных производителей в занятии высвобождаемой доли на рынке. Девальвация рубля также оказала негативное влияние на объемы отечественного производства легковых и грузовых автомобилей,

которые снизились на 9,7% и 25,7 % соответственно. Следовательно, возникает потребность в финансовом регулировании ОГВ и ОМСУ пропорций между объемами ввозимых в Россию и производимых внутри страны автомобилей.

Одним из методов регулирования данного соотношения, который будет направлен на расширение отечественного производства, по мнению экспертов, может стать повышение ввозных пошлин на автомобили. Учитывая, что 90 % реализуемых в России автомобилей бюджетного и среднего класса собираются или производятся на территории Российской Федерации, данный метод финансового регулирования окажет незначительный эффект на развитие автомобильной промышленности в России.

Итак, рассмотренная совокупность методов регулирования российской автомобильной промышленности может быть применена с большей экономической отдачей и экономией средств в условиях сложившейся геополитической ситуации, связанной с ослаблением курса национальной валюты, введением санкций. Это представляется возможным ввиду значительного повышения конкурентного преимущества отечественных товаров перед импортируемыми, так как существенный рост цен на импортируемую продукцию в рублях способен благоприятно повлиять на экономический выбор потребителя в пользу товаров отечественного производства.

Список использованной литературы

1. Топ-10 самых продаваемых автомобилей 2014 года. URL: <http://top.rbc.ru/economics/08/04/2014/916530.shtml> (дата обращения: 18.06.2015).
2. Финансы: учебник / коллектив авторов; под ред. Е.В. Маркиной. — М.: КНОРУС, 2014. — 432 с.
3. О ключевой ставке Банка России. URL: http://www.cbr.ru/press/pr.aspx?file=15062015_133028keyrate2015-06-15T13_25_44.htm (дата обращения: 30.06.2015).
4. Российские автопроизводители получают от государства субсидии на компенсацию части процентных ставок по кредитам. URL: <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2014/10/29/avtozavodam-dobavili-god> (дата обращения: 19.06.2015).
5. Утилизационный сбор может быть временно отменен. URL: <http://www.rg.ru/2015/03/31/sbor.html> (дата обращения: 20.06.2015).