

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
НАУКИ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЭКОНОМИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

Отделение моделирования
производственных объектов и
комплексов



УТВЕРЖДАЮ
Директор ЦЭМИ РАН,
В.Л. Макаров

«29» декабря 2013 г.

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА №7

от 29 ноября 2013 г.

заседания отделения моделирования производственных объектов и комплексов

Председатель: чл.-корр. РАН, д.э.н., проф. Клейнер Г.Б.
Секретарь: с.н.с., к.э.н. Никонова А.А.

Присутствовали: зав. лаб., д.э.н., проф. Брагинский О.Б.; зав. лаб., д.э.н., проф. Ерзнкян Б.А.; зав. лаб., д.э.н., проф. Качалов Р.М.; с.н.с., д.э.н., проф. Агафонов В.А.; к.т.н., доц. Ложкин О.Б.; с.н.с., к.т.н. Андрукович П.Ф.; н.с. Наринян Н.Е.; к.э.н., с.н.с. ГУ ИМИ Невелев В.А., в.н.с., д.э.н., проф. Хрусталев Е.Ю.; зав. лаб., к.т.н. Чернавский С.Я., в.н.с., к.э.н. Овсиенко В.В.; с.н.с., к.э.н. Хрусталев О.Е. и др. – всего 21 человек.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Предварительная экспертиза (предзащита) диссертационной работы Акимкиной Дарии Александровны на тему: «Влияние прямых иностранных инвестиций на развитие машиностроения (на примере автомобильной промышленности России)», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством», специализация: «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (промышленность)», выполненной в лаборатории 3.06 «Механизмов финансово-промышленной интеграции» Федерального государственного бюджетного учреждения науки Центрального экономико-математического института Российской академии наук.

СЛУШАЛИ: Доклад Акимкиной Д.А., в котором были изложены содержание и основные результаты диссертационной работы, обоснована актуальность темы, определены цели и задачи исследования.

Краткое содержание доклада

Цель диссертационной работы – обоснование основных методических положений и разработка рекомендаций по формированию рациональных условий привлечения ПИИ для развития автомобильной промышленности России, при которых будет обеспечено долгосрочное повышение ее конкурентоспособности.

Для достижения поставленной цели сформулированы и решены следующие задачи:

- Сравнить подходы к разработке и реализации промышленной политики, выявить наиболее подходящую модель для России.
- Выявить возможности и риски привлечения ПИИ в экономику.
- Оценить влияние ПИИ на автомобильную промышленность, основываясь на отечественном и иностранном опыте.
- Оценить влияние режимов промышленной сборки на развитие автомобильной промышленности в России.
- Оценить возможность лидирующего развития отрасли и выхода её продукции на мировой рынок.
- Разработать рекомендации для дальнейшего развития отечественной автомобильной отрасли.

Объект исследования. В качестве объекта диссертационного исследования выступает легковая автомобильная промышленность РФ.

Предметом исследования является влияние прямых иностранных инвестиций на развитие автомобильной промышленности принимающей страны.

Существуют различные взгляды в отношении отраслей машиностроения, которые в первую очередь нуждаются в модернизации. Ряд исследователей отдает здесь приоритет автомобильной промышленности, которую порой называют «локомотивом» развития экономики. Представляется, что сократить технологическое отставание в этой отрасли можно за счет привлечения прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Однако анализ возможностей и рисков привлечения ПИИ показал, что влияние ПИИ на принимающую экономику неоднозначно. Поэтому требуется выработка такой промышленной политики, которая способна обеспечить реализацию положительных эффектов от ПИИ и снизить возможность проявления отрицательных. Кроме того, важно, чтобы эти эффекты достигались не только в краткосрочном периоде, но и в перспективе.

Активное привлечение с помощью ПИИ передовых технологий позволяет реализовать стратегию догоняющего развития, проводить политику импортозамещения. Однако такая политика, как показывает опыт многих стран, не гарантирует сокращение технологического разрыва. По отношению к автомобильной промышленности Правительством РФ осуществляется политика импортозамещения, акцент в которой ставится на достижении высокого уровня локализации, и часто не уточняется, за счет чего этот уровень будет достигаться. Выбирая стратегию импортозамещения для автомобильной промышленности, необходимо учитывать качество импортозамещения, поскольку можно добиться повышения

процента локализации с помощью простых автокомпонентов, например, сидений, а можно локализовать производство двигателей или других сложных узлов.

Однако даже перемещение в страну производства двигателей не гарантирует в перспективе того, что будет локализовано создание преобладающей части добавленной стоимости, поскольку возрастающую долю в цене автомобиля составляет стоимость электронного оборудования. В перспективе подобная тенденция ожидается и для стоимости нанотехнологических компонентов автомобилей. Актуальной задачей является учет такого рода тенденций в отраслевой промышленной политике.

В экономической литературе много внимания уделяется вопросам промышленной политики, разработки и применения стратегии догоняющего развития, влияния ПИИ на принимающую экономику, оценке этого влияния, в том числе применительно к автомобильной промышленности. Однако до сих пор остаются дискуссионными и активно исследуются проблемы влияния ПИИ на экономику принимающей страны и вопрос, в какой мере заимствование технологий позволяет сократить технологическое отставание.

Недостаточная изученность проблемы влияния ПИИ обусловила постановку цели исследования. Для её достижения выполнен анализ и сравнение подходов к разработке и реализации промышленной политики, оценены возможности и проблемы привлечения ПИИ в Россию, проведен ретроспективный анализ отрасли, анализ функционирования режимов сборки в России. Предприняты попытки применить разработанные иностранными и отечественными авторами эконометрические модели оценки влияния ПИИ на производительность и на экономический рост, но количественную оценку влияния ПИИ получить не удалось ввиду отсутствия необходимой статистической информации в российских базах данных.

Исследование состояния и динамики отрасли выявило причины низкой конкурентоспособности отрасли. Анализ функционирования различных режимов сборки в России показал, что процесс освоения иностранных технологий в России можно условно разделить на четыре этапа: крупноузловая сборка (1997 г.), лицензионная сборка (1998 г.), режим промышленной сборки (2002 г.) и стратегические альянсы (2007 г.). Опираясь на полученный материал, можно сделать вывод, что с 1997 г. отечественная легковая автомобильная промышленность прошла свой путь эволюции от крупноузловой сборки автомобилей до стратегических альянсов. Каждый режим дал свои результаты.

Промежуточные итоги функционирования режимов сборки иномарок свидетельствуют о формировании основы для интенсификации диффузии в отрасли иностранных технологий и стандартов. Среди этих итогов: повышение эффективности производства и маркетинга, повышение общего уровня контроля качества с помощью копирования зарубежной системы менеджмента, воспитание культуры сборки, передача технологий, производство в России импортных комплектующих, процесс переобучения и повышения квалификации персонала, формирование кластеров автомобильной промышленности, появление новых российских моделей.

Таким образом, анализ преобладающих форм иностранного инвестирования в отечественный автопром показал, что в целом страна выигрывает от притока инвестиций: создаются новые рабочие места, растет потребность в продукции местных производителей комплектующих, усиливается внутриотраслевая конкуренция, приводящая к повышению качества выпускаемой продукции, растут поступления в бюджет. Кроме того, вместе с прямыми эффектами наблюдаются и, так называемые, «spillovers» (обучение кадров, распространение НИОКР, и т.п.). Положительные эффекты, в целом, перекрывают негативные стороны, такие как рост конкуренции на внутреннем рынке, рост доли иномарок в российской автомобильной промышленности, вывоз капитала, оснащение комплектующими от зарубежных поставщиков, угроза свертывания НИОКР вследствие доступности second-hand технологий.

Это позволяет говорить о том, что отечественный автопром можно восстановить с помощью ПИИ.

Кроме того, в условиях растущей доли электронных компонент в автомобиле и массовой разработки нанотехнологий, в диссертационной работе сформировано три сценария развития автомобильной промышленности. Эти сценарии базируются на концепции технологических укладов (ТУ), соответствующих последовательным длинным волнам экономического развития. Сценарий «текущий вектор» основан на технологиях IV ТУ (механика), сценарий «развитие автоэлектроники» – на V ТУ (электроника), а сценарий «внедрение нанотехнологий» базируется на технологиях V и VI ТУ (нанотехнологии).

В заключении диссертационной работы сформирован комплекс рекомендаций, направленных на эффективное управление процессом привлечения прямых иностранных инвестиций в автомобильную промышленность РФ.

После доклада Акимкиной Д.А. были заданы следующие вопросы:

1. *К.э.н. Невелев В.А.:*

- Почему в качестве объекта исследования выбрана именно автомобильная промышленность России?
- Почему Вы иллюстрируете выводы только на примере легкой автомобильной промышленности?
- Почему Вы считаете, что основным конкурентным преимуществом российских автомобилей является именно низкая цена, а не качество автомобиля?

2. *Наринян Н.Е.:*

- Эконометрическая модель получилась незначимой. Сколько точек было взято?

3. *К.т.н. Андрукович П.Ф.:*

- Почему между утверждением, что автомобильная промышленность в России будет развиваться с помощью ПИИ и результатами регрессии возникает противоречие?
- Что такое акселератор инвестиций местного сектора и в чем он измеряется?
- Вопрос к слайду №12. Вы имеете в виду конкуренцию между кластерами или конкуренцию внутри кластера?

4. *Чл.-корр. РАН Клейнер Г.Б.:*
 - Что Вы понимаете под прямыми иностранными инвестициями? Каким образом происходят вложения в уставной капитал?
5. *К.т.н. Чернавский С.Я.:*
 - Если регрессия незначима, не стоит ли её исключить из диссертационной работы?
 - В России существуют различные группы, лоббирующие защиту отечественных производителей от зарубежной конкуренции. Почему таможенный барьер не был рассмотрен в качестве причины низкой конкурентоспособности отечественной продукции?
 - Почему Вы уверены, что концепцию догоняющего развития удастся реализовать в сфере автомобильной промышленности? Такая концепция была принята для компьютерной отрасли, но реализовать её не удалось.
6. *Д.э.н. Качалов Р. М.:*
 - Что Вы называете «развитием»? Как вы его оцениваете?
 - Какова доля моделей «премиум-класса» в производстве и потреблении?
7. *Д.э.н. Ерзнкян Б.А.:*
 - Вы рассматриваете автомобильную промышленность как локомотив спроса на нанотехнологии. Кто будет обеспечивать предложение нанотехнологий? Откуда мы будем получать такие технологии?
 - Почему Вы уверены в том, что если автомобильная промышленность обречена на импорт электроники, то нанотехнологии не будут импортироваться?
8. *Д.э.н. Брагинский О.Б.:*
 - На слайде №13 представлены сценарии развития автомобильной промышленности? Есть ли временные рамки реализации этих сценариев?
 - Приводятся ли какие-либо количественные показатели, характеризующие эти сценарии? Проводился ли анализ динамики спроса?
9. *Д.э.н. Пресняков В.Ф.:*
 - На основании каких расчетов Вы оценили, что будут преобладать положительные эффекты, а не отрицательные?
 - Что Вы имеете в виду под «институциональными условиями хозяйствования»?
 - Можно ли оценить эффект принятия экспортоориентированной политики по сравнению с импортозамещающей?
10. *К.э.н. Никонова А.А.:*
 - Какой критерий конкурентоспособности Вы использовали?
 - Вопрос к слайду №6. Какие внешние факторы, включая институциональные, Вы рассматривали в качестве причин низкой конкурентоспособности?
 - Что Вы имеете в виду под «экспортной кондицией»? Дайте определение этому термину?
 - Почему в Вашем докладе не представлены отрицательные эффекты от ПИИ? Как они проявляются и где в работе они отражены?

На заданные вопросы Акимкиной Д.А. были даны ответы.

В ходе обсуждения диссертационной работы выступили:

Д.э.н., проф. Дементьев В.Е. (научный руководитель).

Дарию Александровну можно охарактеризовать как самостоятельного и инициативного исследователя. Используя термины диссертационной работы можно сказать, что была произведена «крупноузловая» сборка материала из целых глав.

Дарии Александровне задано много вопросов по поводу отсутствия цифр в экономическом анализе. На самом деле ею переработано много цифрового материала. В ходе презентации внимание было сфокусировано на качественных результатах проведенного исследования. Оно носит законченный характер и свидетельствует о высокой квалификации автора. Уверен, что Дария Александровна оперативно внесет необходимые уточнения в текст диссертации и автореферата.

Д.э.н., проф. Винслав Ю.Б. (эксперт-рецензент)

В современной экономике машиностроение играет колоссальную роль, а автомобильная промышленность – это сердцевина машиностроения. Данная работа актуальна и интересна, стимулирует размышления о прошлом, настоящем и будущем автомобильной промышленности России. В настоящий момент мы теряем бренды, теряем производство, кроме того, конкурентоспособность автопрома оставляет желать лучшего.

Одним из главных достоинств диссертационной работы является то, что она посвящена не одному предприятию, как это часто бывает, а отрасли в целом. В исследовании показан весь спектр проблем развития российского автомобилестроения, большой многообразный фактологический материал: тенденции, институциональные вопросы (законы, нормы, стратегии). Применен комплексный подход к изучению отрасли, предпринята попытка применить современные экономико-математические модели для выявления тенденций в отрасли. Идеологический вектор работы также заслуживает внимания и поддержки.

Что касается замечаний, то в работу требуется внести значительное число редакционных поправок, в частности, во вводных частях диссертации, согласно требованиям ВАК. Во введении необходимо эмпирически охарактеризовать ситуацию, привести данные по России.

Необходимо четче определить, что соискатель понимает под импортозамещающей политикой. Кроме того, необходимо отразить тот факт, что в России не выделены приоритетные направления для привлечения ПИИ, сделать акцент на необходимости выработать политику размещения иностранных инвестиций по сферам деятельности (отраслям) и определить требования их размещения в национальных интересах.

В докладе на защите кандидатской диссертации важно четко отразить условия эффективного применения ПИИ.

В целом, работа производит хорошее впечатление и может быть рекомендована к защите без повторного обсуждения с учетом сказанных рекомендаций.

Д.э.н., проф. Пресняков В.Ф. (эксперт-рецензент)

В работе содержится подробный анализ влияния государственной политики на развитие промышленности вообще. Убедительно показаны эволюция ре-

жимов сборки и потенциал автомобильной отрасли. Сформулированы рекомендации по поводу характера и содержания государственной политики по привлечению ПИИ. Рассчитана критическая точка участия ПИИ в отрасли, определены основные направления развития автомобильной промышленности.

Что касается замечаний, то необходимо отредактировать первые восемь страниц диссертации. Актуальность работы должна рассматриваться как с прикладной (хозяйственной), так и с научной точки зрения. Нужно добавить количественные показатели, например, показатель объема иностранных инвестиций. В разрезе научной актуальности нужно указать, кто и что уже сделал в этой области, и какая научная проблема будет решаться в данном исследовании. Кроме того, цель не совсем соответствует тексту диссертации. Необходимо четко поставить задачи исследования, а также продумать и отредактировать названия глав и параграфов таким образом, чтобы они отражали суть текста.

Заглавие диссертационной работы также нуждается в корректировке, например, «Выбор модели государственной политики с учетом ПИИ», поскольку предлагаемые рекомендации связаны с государственной промышленной политикой.

Вообще говоря, работу можно привести в порядок за достаточно короткий срок. Я за то, чтобы рекомендовать к защите без повторного обсуждения с учетом исправления указанных недочетов.

В ходе дискуссии по работе выступили:

Д.э.н., проф., Ерзнкян Б.А.

То, что я услышал, позволяет мне сделать вывод о том, что мы имеем дело с работой, которую с учетом замечаний, можно допустить к защите. В принципе работа композиционно стройная, но она редуцируется к конкурентоспособности. Однако конкурентоспособность – это ещё не развитие. Этот пункт в диссертационной работе необходимо отредактировать.

Что касается темы работы, рекомендую убрать из заголовка слово «машиностроение» и оставить только автомобильную промышленность, поскольку работа посвящена именно этой отрасли.

Рекомендации, данные в диссертации, имеют довольно декларативный характер и также нуждаются в обосновании и коррекции.

Что касается математической модели, то её необходимо пересмотреть ещё раз, внимательно и аккуратно встроить в работу.

К.э.н., Невелев В.А.

Сегодня мы обсуждаем актуальную проблему, связанную с влиянием ПИИ на развитие автомобильной промышленности. Этот вопрос имеет исключительное значение не только для самой отрасли, но и для национальной экономики в целом. Автомобилестроение, на мой взгляд, – важнейшая отрасль машиностроения. Ранее Дария Александровна в своих докладах делала акцент на то, что повышение конкурентоспособности автомобилестроения является основой повышения конкурентоспособности национальной экономики, но сегодня по каким-то причинам это важное положение было исключено из доклада.

В работе детально рассматривается «Стратегия автомобильной промышленности России до 2020 года», сценарии развития, разработанные в этой Стратегии. Но это, по каким-то причинам, не было включено в доклад.

В 1990-х гг. был принят Федеральный Закон о ПИИ для развития национальной экономики, но, несмотря на то, что инвестиции активно привлекались, произошел спад экономики. Поэтому возникает вопрос: почему бы не создать условия для привлечения именно отечественных инвестиций?

Что касается корректировки темы диссертации, то, возможно, имеет смысл назвать работу «Влияние ПИИ на конкурентоспособность машиностроения», т.к. основные разделы работы посвящены способам повышения конкурентоспособности.

В целом, это интересная работа, посвященная важному вопросу ускорения развития российской промышленности. Работа соответствует требованиям ВАК РФ, и соискатель, с учетом замечаний, заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук.

Д.э.н., проф. Качалов Р.М.

Рекомендации связаны с ранее заданным вопросом о понятии «развитие». Если этот термин используется в заглавии работы, то необходимо обосновать его содержание. Также в диссертационной работе необходимо учесть, что развитие собственной базы НИОКР является одним из главных элементов, характеризующих понятие «развитие».

Кроме того, необходимо конкретизировать элементы научной новизны: обосновать, чем достижения соискателя отличаются от уже известных, почему это является результатом и как этот результат получен.

Тему диссертационной работы необходимо скорректировать.

Д.э.н. Агафонов В.А.

Я не сомневаюсь, что работа будет приведена в соответствие. Задача автора, на мой взгляд, тоже ясна. Но все-таки есть ряд рекомендаций.

Во-первых, если говорить об инвестициях, то нужно уточнить, о каких инвестициях мы говорим (в технологическом виде, ноу-хау, материальные вложения). Во-вторых, будет выигрышно указать, что Вы делаете проекцию отраслевых проблем на автомобильную промышленность – это методологический подход. Тем более, в диссертации широко представлены проблемы промышленности. В-третьих, желательно провести анализ общих тенденций состояния и динамики иностранных инвестиций. Если Ваши предложения вписываются в общую тенденцию, то нужно подчеркнуть это, а если нет, то объяснить, почему и как с этим быть. В-четвертых, поскольку у Вас есть понятие «условие», то можно сказать, что «развитие» – это решение имеющихся проблем. В этом случае понадобится лишь очертить круг этих проблем и объяснить, при каких условиях эти проблемы могут быть решены.

Что касается Вашей модели, сомнительно, что в долгосрочной перспективе линейная регрессия будет работать. Но если Вы хотите использовать именно её, тогда нужно обосновать, по каким причинам.

Вы пишете о необходимости развития комплектующих. Основное производство, плюс комплектующие, плюс научно-техническая база – это уже полно-

ценный кластер, так как уже есть инфраструктура, образовательные центры, наука и вспомогательные производства. А если Вы добавите, что вспомогательные производства – удел малых и средних предприятий, то это точно полный кластер. Подчеркните в своей работе, что Вы предлагаете содействовать естественным процессам кластеризации.

К.т.н. Андрукович П.Ф.

Если регрессия занимает значительное место в диссертации, но модель не дает нужного результата, то нужно написать, что именно поэтому в диссертации проводится экономический анализ. Но если модель все-таки приносит некоторую пользу, то её нужно упростить.

К.т.н. Чернавский С. Я.

Тема, затронутая Дарией Александровной, интересная и очень важная, так как в российском обществе существует конфронтация двух точек зрения: автаркической (делает упор на собственные силы) и прагматической (придерживается политики, выгодной для общества). Полезно показать противостояние этих двух позиций для того, чтобы был понятен контекст Вашей работы. Вы ведь придерживаетесь в своей работе прагматической точки зрения.

Кроме того, в работе необходимо отметить, что понятие ПИИ в разных отраслях принимает разные формы. Тот вид ПИИ, который развит в автопроме (а именно, строительство заводов иностранными фирмами), не развит в других отраслях. Но такой вид ПИИ – это ПИИ не только непосредственно в отрасль, но и в экономику в целом. В связи с этим нужно определить структуру ПИИ и в экономику в целом, и в автопром, в частности.

Если начать рассматривать вопрос с этих позиций, то контекст Вашей работы может поменяться, ведь ПИИ определяются спросом на автомобили в России. В этом случае, первоочередная задача, которая у Вас появляется – определить, каков спрос на автомобили. Если подходить к инвестициям с точки зрения проектного финансирования, то никакая инвестиция не будет сделана, если она не приносит прибыли инвестору, а значит, инвестицию нужно рассматривать как часть некоторого проекта. Возможно, с этой целью стоит построить функцию спроса на автомобили и сопоставить её с функцией предложения со стороны отечественных предприятий. В этом случае сразу будет видна потребность в таких инвестициях, и этой моделью можно будет заменить Вашу регрессию.

Кроме того, используемый Вами материал важно правильно интерпретировать. Необходимо более полно раскрыть негативные факторы ПИИ.

К.э.н. Никонова А.А.

Работа не вызывает сомнения, но говоря о влиянии ПИИ, во-первых, нужно проследить долгосрочные эффекты (в т.ч. экстернальные). В докладе это не прозвучало. Во-вторых, нужно выявить и сопоставить негативные и позитивные эффекты от привлечения ПИИ. В-третьих, необходимо обосновать, создают ли ПИИ мультипликативный эффект, и если да, то какой.

Как было сказано в выступлениях, необходимо определить и обосновать свою точку зрения между двумя позициями (автаркической и прагматической).

В работе необходимо уточнить, где будут осуществляться НИОКР и кто на самом деле будет бенефициаром, сможет ли российский автопром стать драйве-

ром, ведь иностранные инвесторы в первую очередь действуют в интересах своих национальных производителей. Известно, что развитые страны реализуют НИОКР в своей стране, неохотно переводя их в другие страны (например, США 90% НИОКР осуществляет внутри страны и только 1% – в развивающихся странах).

Кроме того, в работе не учтена опасность усиления межрегиональной дифференциации, учитывая тот факт, что большая часть ПИИ осуществляется в центральные регионы РФ.

Д.э.н. Хрусталева Е.Ю.

Содержательно работа хорошая, но необходимо привести её в порядок. Содержание должно соответствовать названиям глав и параграфов.

Итоги обсуждения подвел руководитель семинара

чл.-корр. РАН Клейнер Г.Б.

Тема задела очень многих. Она касается развилки в развитии нашей экономики: или мы ориентируемся на открытую экономику, или мы ориентируемся только на собственные силы и на внутренний спрос. По этому вопросу каждый имеет свое мнение, включая научного руководителя и аспиранта. Эта позиция должна быть четко определена в работе и представлена в тексте.

Если Вы оставляете понятие «развитие» в названии темы, то оно должно быть обязательно определено. Вообще говоря, в любой работе должны быть уточнены все используемые понятия, объект и предмет исследования, а также четко сформулирована цель. В новизне нужно указать не только в чем она заключается, но и в чем отличие от того, что было разработано другими авторами. Выводы должны показывать, что задачи исследования решены в полном объеме. Следует внимательно проработать названия заголовков. Что касается регрессии, то следует правильно интерпретировать используемую модель.

Вместе с этим, работа удовлетворяет требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством», специализация: «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (промышленность)», и после устранения высказанных замечаний может быть принята к защите на заседании Диссертационного совета Д 002.013.04 при Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Центральном экономико-математическом институте Российской академии наук без повторного обсуждения. Клейнер Г.Б. предложил принять следующее заключение по диссертационной работе Акимкиной Д.А.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

заседания отделения моделирования производственных объектов и комплексов,
Федерального государственного бюджетного учреждения науки
Центрального экономико-математического института
Российской академии наук

Диссертация на тему «Влияние прямых иностранных инвестиций на развитие машиностроения (на примере автомобильной промышленности России)» вы-

полнена в Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Центральном экономико-математическом институте Российской академии наук.

Акимкина Дария Александровна в 2010 г. окончила Государственный академический университет гуманитарных наук

В 2013 г. окончила очную аспирантуру Центрального экономико-математического института Российской академии наук.

Удостоверение о сдаче кандидатских экзаменов выдано в 2013 г. Федеральным государственным бюджетным учреждением науки Центральным экономико-математическим институтом Российской академии наук.

Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор Дементьев Виктор Евгеньевич работает руководителем лабораторией 3.06 «Механизмы финансово-промышленной интеграции» Федерального государственного бюджетного учреждения науки Центрального экономико-математического института Российской академии наук.

Диссертация Акимкиной Д.А., выполненная в лаборатории 3.06 «Механизмы финансово-промышленной интеграции» под научным руководством д.э.н., проф. Дементьева В.Е., является законченной научно-исследовательской работой, посвященной проблемам развития автомобильной промышленности в России в условиях привлечения ПИИ.

Актуальность темы исследования. При сохранении сырьевой специализации России в мировом разделении труда страна будет оставаться заложницей конъюнктуры сырьевых рынков. Эти рынки, особенно энергоносителей, подвержены резким колебаниям. В такой ситуации требуется промышленная политика, ориентированная на модернизацию обрабатывающей промышленности. Сократить технологическое отставание и увеличить долю продукции обрабатывающего сектора в экономике России можно за счет привлечения прямых иностранных инвестиций (ПИИ).

Однако, влияние ПИИ на принимающую экономику неоднозначно. Требуется разработать такую промышленную политику, которая способна обеспечить реализацию созидательного потенциала ПИИ. Кроме того, важно чтобы эти созидательные эффекты достигались не только в краткосрочном периоде, но и в перспективе.

Поэтому выявление условий, обеспечивающих высокую отдачу от ПИИ для развития, как отечественной автомобильной промышленности, так и российской экономики в целом, представляется весьма актуальным в качестве практической и теоретической задачи для соискателя.

Существуют различные точки зрения в отношении отраслей машиностроения, которые в первую очередь нуждаются в модернизации. Ряд исследователей отдает приоритет автомобильной промышленности, которую порой называют «локомотивом» развития экономики. По отношению к этой промышленности реализуется политика импортозамещения с акцентом на достижение высокого уровня локализации, зачастую не уточняя, за счет чего этот уровень будет обеспечен. Выбирая стратегию импортозамещения для автомобильной промышленности, необходимо учитывать качество импортозамещения. Повышения показателей локализации можно добиться с помощью простых автокомпонентов,

например, деталей салона, а можно локализовать производство двигателей или других сложных узлов. Однако даже при условии организации производства двигателей в России, в перспективе нет гарантий того, что будет локализовано создание значительной части добавленной стоимости, поскольку все возрастающую долю в цене автомобиля составляет стоимость электронного оборудования. В перспективе подобная тенденция ожидается и для стоимости нанотехнологических компонентов автомобилей. Актуальной задачей является учет такого рода тенденций в концептуальных разработках по промышленной политике.

О теоретической актуальности диссертации свидетельствует и тот факт, что исследование ведется в русле продолжающихся дискуссий о выборе путей развития российской промышленности. Дискуссионные вопросы охватывают и порядок распределения усилий по развитию традиционных и новейших отраслей, и проблему выбора направления вектора развития – к открытой экономике или в ориентации на внутренний спрос.

Личное участие автора в получении результатов исследования.

- проведен ретроспективный анализ состояния и динамики легкой автомобильной промышленности России, выявлены основные тенденции и проблемы развития отрасли, в результате чего установлены причины низкой конкурентоспособности её продукции;

- выполнен анализ форм иностранного инвестирования в отечественный автопром, который привел к выводу о том, что режимы сборки иномарок в России прошли путь эволюции от SKD-сборки до стратегических альянсов;

- на основе сопоставления двух моделей промышленной политики, а также анализа иностранного опыта восстановления автомобильной промышленности показано, что стране необходим плавный переход от импортозамещающей модели промышленной политики к экспортоориентированной;

- на основе анализа нескольких режимов сборки иномарок доказано, что таким путем идет процесс передачи иностранных технологий и стандартов;

- проведен сводный анализ моделей оценки влияния ПИИ на производительность и на экономический рост в стране, выполнены расчеты с применением модели мультипликатора-акселератора для автомобильной отрасли;

- разработаны сценарии развития отрасли, основанные на вариации в уровнях развития технологий;

- выработаны рекомендации по развитию отрасли и привлечению прямых иностранных инвестиций в автомобильную промышленность.

Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций. В работе умело и адекватно изучаемому объекту и предмету исследования используются соответствующие научные методы обоснования научных результатов, выводов и рекомендаций, сделанных соискателем. Они опираются на глубокий анализ известных научных достижений и теоретические положения, содержащиеся в публикациях ведущих научных коллективов и отдельных ученых по вопросам исследования влияния ПИИ на производительность и экономический рост.

В качестве теоретической базы соискатель совершенно обосновано применяет фундаментальные положения экономической теории, теоретические кон-

цепции и практические разработки отечественных и зарубежных ученых по проблемам внутренних и иностранных инвестиций и оценки их эффективности, а также использует законодательные и нормативно-правовые акты государственных органов Российской Федерации.

Информационную базу исследования составили следующие источники: официальные данные Федеральной службы государственной статистики, данные ведущих международных и статистических агентств, открытые данные мировых автопроизводителей в средствах печати и Интернет-источниках, данные аналитических отчетов экспертов, аналитическая информация международных консалтинговых компаний и др.

Новизна полученных результатов

Научная новизна диссертационного исследования состоит в методологическом обосновании того, что долгосрочные результаты привлечения прямых иностранных инвестиций в автомобилестроение зависят не только от локализации тех звеньев производственных цепочек, определяющих современный технологический уровень отрасли, но и от разработки в принимающей стране технологий, которые будут определять конкурентоспособность автомобильной отрасли в перспективе.

Научная новизна содержится в следующих положениях диссертации:

1. Доказано, что для наращивания с помощью ПИИ создаваемой в стране добавленной стоимости следует регламентировать не только уровень, но и характер локализации производимой продукции, в частности, при привлечении ПИИ для модернизации автомобилестроения необходимо ставить условие о локализации сложных узлов (двигателей внутреннего сгорания, коробок переключения передач, автомобильной электроники).

2. На основании зарубежного опыта установлено, что сама по себе ориентация автопрома на привлечение ПИИ и импортозамещение не гарантирует выхода отраслевой продукции на мировой рынок. Обоснована необходимость дополнения существующих условий привлечения ПИИ, предъявления к ним требований об экспорте части продукции.

3. В диссертационной работе раскрыто взаимовлияние технологий длинных (кондратьевских) волн. С одной стороны, показано, что автомобилестроение – крупный потенциальный потребитель продукции нанотехнологий. С другой стороны, обосновано, что без развития в стране такого рода технологий доля создаваемой добавленной стоимости в автомобильной промышленности будет снижаться.

4. Важная составляющая добавленной стоимости в автомобилестроении – разработка новых платформ. Доказано, что если платформы не начнут разрабатывать в России, то эта составляющая для страны будет утеряна.

Практическая значимость диссертации состоит в том, что предложенные в работе рекомендации по реализации эффективной инвестиционной политики, направленной на стимулирование положительного воздействия прямых иностранных инвестиций (ПИИ) на экономику принимающей отрасли, могут быть использованы исполнительными органами государственной власти (Министерством экономического развития РФ, Министерством регионального развития РФ

и Министерством промышленности и торговли РФ) при разработке стратегии повышения конкурентоспособности российской автомобильной промышленности на мезоуровне и на макроуровне.

Использовать основные выводы и рекомендации, содержащиеся в данной диссертации, можно для формирования и повышения эффективности государственной политики привлечения высокотехнологичных и наукоемких ПИИ в отечественную автомобильную промышленность. Полученные результаты могут быть использованы при разработке нормативных актов, связанных со стимулированием, регулированием и контролем деятельности государственных органов управления по привлечению ПИИ в автомобилестроение. Полученный в результате опыт можно распространить на другие отрасли машиностроения России, испытывающие аналогичные с автомобилестроением проблемы (технологическое отставание, моральный и физический износ производственного оборудования, недостаток высококвалифицированных рабочих, инженерных кадров и перспективного кадрового потенциала, неразвитость рынка комплектующих, отсутствие инвестиций в НИОКР).

Результаты диссертационного исследования могут быть также использованы предприятиями автомобилестроительного комплекса для разработки инвестиционной политики.

Полученные результаты и выводы целесообразно использовать в учебных курсах по промышленной политике.

Ценность научных работ соискателя. Научные работы развивают и дополняют ряд разделов научных дисциплин, исследующих проблемы промышленной политики и проблемы привлечения ПИИ в реальный сектор экономики, способы повышения конкурентоспособности. Выводы и рекомендации, полученные в результате решения поставленных в диссертации задач, могут быть включены в методологическую базу для разработки мер по эффективному управлению процессом привлечения прямых иностранных инвестиций.

Область диссертационного исследования соответствует требованиям следующих разделов паспорта специальности ВАК 08.00.05 — «Экономика и управление народным хозяйством»: раздел 1. «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами», 1.1. Промышленность, а именно 1.1.16. Промышленная политика на макро- и микроуровне; 1.1.20. Состояние и перспективы развития отраслей топливно-энергетического, машиностроительного, металлургического комплексов; 1.1.25. Методологические и методические подходы к решению проблем в области экономики, организации и управления отраслями и предприятиями машиностроительного комплекса.

Апробация работы. Основные положения работы и результаты исследования докладывались автором на семи научных конференциях: X и XIII Всероссийский симпозиум «Стратегическое планирование и развитие предприятий» (Москва, 2009, 2012 гг.); III и V Международная научно-практическая конференция «Управление развитием крупномасштабных систем» (Москва, 2009, 2011 гг.); IX международная научно-практическая конференция «Исследование, разработка и применение высоких технологий в промышленности» (Санкт-Петербург, 2010 г.); XII международная научно-практическая конференция

«Фундаментальные и прикладные исследования, разработка и применение высоких технологий в промышленности» (Санкт-Петербург, 2011 г.); Ежегодная международная научная конференция «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами в условиях рынка: методы, механизмы, инструменты и технологии» (Прага, 2013 г.).

Полнота изложения материалов. Автором по теме диссертационного исследования лично и в соавторстве опубликовано 11 научных работ, в т.ч. 2 статьи из списка ВАК РФ и одна – за рубежом (общий объем – 4,03 п.л., личный вклад автора – 2,205 п.л.). В двух статьях, опубликованных в изданиях, рекомендованных ВАК РФ, отражены основные положения и выводы первой и второй главы диссертации. Результаты и выводы диссертационной работы, в целом, опубликованы в нескольких прочих статьях соискателя, в том числе, за рубежом. Кроме того, по результатам третьей главы подготовлена и находится в печати статья «Проблемы стратегии развития автомобильной промышленности и пути их решения», которая в 2014 г. планируется к выходу в рекомендованном ВАК РФ журнале «Финансовая аналитика: проблемы и решения» № 7, 44 – 53 с. (0,98 п.л.).

Публикации в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК РФ:

1. Лебедев К.К., Панкратова Д.А.* Эволюция режимов промышленной сборки – одно из условий модернизации и развития автопрома России // Экономическая наука современной России, № 3 (54), 2011. 1,09 п.л. (личный вклад 0,55 п.л.)
2. Акимкина Д.А. Прямые иностранные инвестиции в российской промышленной политике // Экономический анализ: теория и практика, № 3(306), январь 2013. 1,04 п.л.

Прочие публикации:

1. Панкратова Д.А.* Формирование кластеров в автомобильной промышленности России // Теория и практика институциональных преобразований в России. / Сборник научных трудов под ред. Б.А. Ерзнкяна. Вып. 15. – М.: ЦЭМИ РАН, 2009. 0,38 п.л.
2. Панкратова Д.А.* Прямые иностранные инвестиции как фактор экономического развития на примере российского автомобилестроения // Сборник работ выпускников экономического факультета ГАУГН. 2011. 0,28 п.л.
3. Akimkina D.A., Nazarov I. N. The development scenarios of the Russian automotive industry on the verge of the next technological revolution // Economics, organization and management of enterprises, industries and complexes in market conditions: methods, mechanisms, tools and technologies: proceedings of the annual international conference, 18-20 February 2013, Czech Republic, Prague. Ed. V.I.Voyarintsev. Kirov, MTSNIP, 2013. 0,5 п.л. (личный вклад 0,25 п.л.)

Публикации тезисов конференций:

1. Панкратова Д.А.* Локализация сборки – механизм импорта технологий мирового автопрома // Стратегическое планирование и развитие предприятий. Секция 4/ Материалы Десятого всероссийского симпозиума. Москва, 14-15

* С 2011 года Акимкина Д.А. Справка прилагается.

- апреля 2009 г. Под ред. чл.-кор. РАН Г.Б. Клейнера. – М.: ЦЭМИ РАН, 2009. 0,1 п.л.
2. Панкратова Д.А.* Автопром: стратегия управления кризисной отраслью // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD, 2009): Материалы Третьей международной конференции (5-7 октября 2009 г., Москва, Россия). М.: Учреждение РАН ИПУ им. В.А. Трапезникова / Том 2, секция 5. 2009. 0,1 п.л.
 3. Панкратова Д.А.* Эволюция стратегии модернизации и развития автопрома // Высокие технологии, исследования, промышленность. Том 1: сборник трудов Девятой международной научно-практической конференции «Исследование, разработка и применение высоких технологий в промышленности». 22-23.04.2010, Санкт-Петербург, Россия / под. ред. А.П. Кудинова. – СПб.: изд-во Политехн. ун-та, 2010. 0,14 п.л.
 4. Лебедев К.К., Панкратова Д.А.* Эволюция режимов промышленной сборки – одно из условий модернизации и развития автопрома России // Высокие технологии, фундаментальные исследования, экономика. Том 2: сборник статей Двенадцатой международной научно-практической конференции «Фундаментальные и прикладные исследования, разработка и применение высоких технологий в промышленности». 08-10.12.2011, Санкт-Петербург, Россия / под. Ред. А.П. Кудинова. – СПб.: изд-во Политехн. ун-та, 2011. 0,13 п.л. (личный вклад 0,065 п.л.)
 5. Панкратова Д.А.* Российская стратегия модернизации и развития автопрома. Эволюция режимов сборки // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD, 2011): Материалы Пятой международной конференции (3-5 октября 2009 г., Москва, Россия). М.: Учреждение РАН ИПУ им. В.А. Трапезникова / Том 2, секция 4.2. 2011. 0,15 п.л.
 6. Акимкина Д.А., Лебедев К.К. Эволюция режимов промышленной сборки в автомобильной промышленности России // Стратегическое планирование и развитие предприятий. Секция 4 / Материалы Тринадцатого всероссийского симпозиума. Москва, 10-11 апреля 2012 г. Под ред. чл.-кор. РАН Г.Б. Клейнера. – М.: ЦЭМИ РАН, 2012. 0,12 п.л. (личный вклад 0,06 п.л.)

Общие выводы по диссертации. Диссертация Акимкиной Д.А. является законченным и самостоятельным научным исследованием по проблемам влияния прямых иностранных инвестиций на автомобильную промышленность России и на экономику в целом. Диссертация соответствует требованиям, предъявляемым к работам, представленным на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством», специализация: «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (промышленность)».

Диссертация «Влияние прямых иностранных инвестиций на развитие машиностроения (на примере автомобильной промышленности)» Акимкиной Дарии Александровны рекомендуется к защите на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством», специализация: «Экономика, организация и управ-

ление предприятиями, отраслями, комплексами (промышленность)» с учетом высказанных замечаний без повторного обсуждения на заседании Диссертационного совета Д 002.013.04 при Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Центральном экономико-математическом институте Российской академии наук.

Заслушав и обсудив содержание диссертационной работы Акимкиной Д.А., представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством», специализация: «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (промышленность)», и учитывая отзывы оппонентов-экспертов, **постановили:**

1. Рекомендовать соискателю учесть в тексте диссертации высказанные замечания, скорректировать тему диссертационной работы.
2. Повторную предзащиту не проводить и поручить д.э.н., проф. Винславу О.Б., д.э.н., проф. Преснякову В.Ф. рассмотреть окончательный текст диссертации на предмет учета замечаний, высказанных в ходе экспертизы и обсуждения, а информацию об этом представить в Диссертационный совет.
3. Рекомендовать в качестве официальных оппонентов:
 - д.э.н., профессора Сухарева О.С. (Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт экономики Российской академии наук);
 - д.э.н. Кувалина Д.Б. (Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук).
4. Рекомендовать в качестве ведущей организации Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт проблем рынка Российской академии наук.

Заключение принято на заседании заседания отделения моделирования производственных объектов и комплексов Федерального государственного бюджетного учреждения науки Центрального экономико-математического института Российской академии наук. Присутствовал на заседании 21 человек. Результаты голосования: «за» – 21 чел., «против» – нет, «воздержалось» – нет, протокол №7 от 29 ноября 2013 г.

Зам. директора ЦЭМИ РАН,
чл.-корр. РАН, д.э.н., проф.
заведующий отделением моделирования
производственных объектов и комплексов



Г.Б. Клейнер

Секретарь семинара
с.н.с. ЦЭМИ РАН, к.э.н.



А.А. Никонова