

О Т З Ы В

Оппонента д.э.н., проф. Сухарева О.С. на кандидатскую диссертацию Акимкиной Дарии Александровны «Влияние прямых иностранных инвестиций на развитие автомобильной промышленности», представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством»

Актуальность темы исследования обусловлена наличием сложных проблем развития промышленных систем в России, неоднозначностью применяемых стратегий со стороны государства/правительства и частного бизнеса. Центральная задача – это повысить конкурентоспособность автомобилестроения как базового сектора российского машиностроения. Возможно ли её решение за счёт привлечения прямых иностранных инвестиций в легковое автомобилестроение – такая постановка задачи и поиск ответа являются нетривиальной задачей управления развитием хозяйственных систем. Это требует оценки текущего состояния системы, инерции движения (изменения) этого состояния, сложившихся условий, касающихся внутренних частных и государственных инвестиций и привлечения прямых иностранных инвестиций, а также связи между этими иностранными инвестициями и технологическим состоянием отрасли, конкурентоспособностью изделий и т.д. Современная ситуация в промышленности России оценивается как деиндустриализация, что означает абсолютное сокращение числа производств передовых и «классических» машиностроительных и иных технологий, повышение доли импортных комплектующих, узлов и деталей машин в общей сборке изделий и т.д. Это обстоятельство выступает сопровождающим «фоном» постановки данной проблемы – влияния прямых иностранных инвестиций. Системность задачи налицо, что, конечно, вызвало некоторые трудности и у соискателя при её решении.

Следует отметить, что по заявленной теме исследования существует большой массив различных исследований в разные исторические периоды, начиная с середины 20 века и заканчивая современными исследованиями. Автор работы делает не плохой обзор отдельных работ, отмечая, что прямые иностранные инвестиции обеспечивают два вектора воздействия на экономику принимающей страны – положительный и отрицательный. Однако, в работе отрицательные стороны явно не акцентируются даже применительно к объекту исследования. Хотел бы напомнить, что, например, ещё в начале 1990-ых гг. ОЭСР предприняла исследования влияния прямых иностранных капиталовложений на экономики отдельных западноевропейских стран и в части создания дочерних предприятий или филиалов компаний, а также прямых инвестиций и переноса технологий, были получены такие результаты:

- проведение политики привлечения ПИИ не приносит «ни особой современной технологии, ни особого "know-how" в страну» (цитата по В.Хойеру);
- во многих странах иностранный капитал привлекается за счет субсидий и различных льгот из бюджета, а это означает, что налогоплательщики, в том числе отечественные компании, практически оплачивают своих конкурентов;

- дочерние предприятия или филиалы в основном ориентируются на свою материнскую компанию за рубежом и совсем в небольших масштабах сотрудничают с промышленностью данной страны;

- расходы на НИОКР в созданных филиалах иностранных компаний могут быть выше, чем на предприятиях данной страны, но они оказываются ниже по сравнению с аналогичными вложениями на материнском предприятии;

- иностранные инвестиции в целом не способствуют повышению квалификации рабочей силы, так как иностранные предприятия стараются использовать высококвалифицированные низкооплачиваемые кадры для получения большей отдачи при меньших затратах, отвлекая лучший персонал у своих внутренних конкурентов.

- заключаемые лицензионные соглашения позволяют достаточно быстро осваивать новые рынки, в отдельных странах снижают риски, которые имелись бы при прямых капиталовложениях, позволяют переводить нерентабельное производство из собственной страны за рубеж и хотя бы частично покрывать расходы на исследования и разработки, и, наконец, лицензии выгодно продавать своему потенциальному конкуренту, чем ждать пока он сам разработает конкурентоспособную продукцию.

Указанные обстоятельства, о которых писал оппонент ещё в 1990-ые гг. и которые привёл здесь из своей статьи, явным образом не учитываются автором данной диссертации, хотя многие проблемы автомобильной промышленности, определены верно (что само по себе не составляет новый результат). Вместе с тем, нормативные оценки автора в работе превышают возможности оценки издержек и их сопоставления, не говоря уже о прогнозе издержек той или иной стратегии. Сложность и актуальность поставленной соискателем задачи не может не вызывать уважения, хотя было бы полезно повысить уровень конкретизации осуществляемых им рекомендаций. Вероятность априорно-нормативной абсолютизации ПИИ для решения задачи локализации отечественного производства, без учёта негативных сторон ПИИ, остаётся высокой. Кроме того, наличие отвёрточных производств, а также лицензионных производств или так называемого режима промышленной сборки, ориентирует отечественные производства на создание комплектующих и деталей для импортных машин, то есть, изделий, разработанных/созданных за рубежом. Поэтому повышение локализации производства в таком случае должно иметь оговорку, что эти детали, производство которых необходимо увеличить в России имеют «импортные» параметры. Поэтому и показатель «локализации» бывает разным – для данного режима, когда создаются детали и узлы для импортного изделия, и для режима, когда изделие отечественного производства, но какие-то комплектующие покупаются за рубежом. Локализация в таком случае – это величина собственных компонентов в общем объёме производства, т.е. единица минус доля импорта. Повышение локализации в этом случае означает снижение зависимости от импортных комплектующих и запуск производства данных деталей и компонентов в России. Подобный аспект условного «раздвоения» локализации не учитывается соискателем, потому что он исходит из задачи обслуживания ПИИ, то есть, производства иномарок в России, с созданием деталей по «импортным» требованиям внутри страны.

Диссертация состоит из трёх глав, введения, заключения, списка литературы и приложения. Логика расположения глав и компоновки материала вполне адекватна

поставленной цели и задачам исследования. Хотя формулировка цели не совсем согласована с формулировкой новизны работы во введении.

В первой главе «Легковая автомобильная промышленность России и иностранный опыт модернизации автомобилестроения» (с. 10-45) рассматривается автомобильная промышленность как объект исследования, даётся оценка текущего состояния и эволюции этого сектора промышленности на рубеже 1990-2000 гг., включая и конкурентоспособность отечественных автомобилей. В завершении главы излагается зарубежный опыт привлечения прямых иностранных инвестиций для развития секторов экономики, промышленности, проводится структурный анализ проблем становления и развития автомобилестроения, с выделением текущих узловых проблем.

Во второй главе «Прямые иностранные инвестиции как инструмент промышленной политики» (с. 46-75) с теоретических позиций исследуется вопрос влияния прямых иностранных инвестиций на экономику и промышленность, обобщаются известные работы в этой области, определяются типы промышленной политики в аспекте влияния ПИИ. Автор выделяет, в основном положительные эффекты влияния (параграф 2.3.), даёт определение конкурентоспособности, которое далее в материале используется только нормативно, не находя «выхода» в общем итоге работы.

Третья глава «Прямые иностранные инвестиции в легковой автомобильной промышленности России: достигнутые результаты и ориентиры на перспективу» (с. 76-131) содержит массив полезных обобщений автора по теме исследования. В частности, рассматриваются прямые иностранные инвестиции (ПИИ) в российскую автомобильную промышленность, с выделением четырёх форм ПИИ: крупноузловой сборки (коэффициент локализации практически равен нулю), так называемой «лицензионной» сборки, когда коэффициент локализации (с. 86 диссертации) не нулевой и страна производит какую-то часть компонентов самостоятельно, однако, нужно не забывать, что всё-таки эти компоненты предназначены для импортного по существу изделия (не отечественная разработка), «режим промышленной сборки», который, согласно автору, является предпочтительным для автомобильной промышленности России и целью которого становится повышение локализации, и стратегические альянсы. Автор, к сожалению, не сравнивает возможность повышения коэффициента локализации в случае режима промышленной сборки и стратегического альянса. Более того, проблема «локализации» в аспекте ПИИ сама по себе ограничивает технологические возможности развития промышленных предприятий принимающей страны – поэтому автор находится в поиске решения в заданном ограниченном стратегическом диапазоне, сразу полагая, что альтернативные возможности развития данного сектора (кроме названных четырёх форм, представляющих собой, по сути, «отвёрточные технологии» или технологии «второго эшелона») исчерпаны. В этой же главе проводится очень полезный обзор регрессионных моделей (с. 101-117) на темпы роста и производительность труда. Глава содержит авторский анализ эволюции режимов сборки автомобилей (с. 84-100) и обобщённые результаты анализа (параграф 3.3). Параграф 3.4., посвящённый рекомендациям по развитию отрасли довольно схоластичен и лозунговый, особенно на заключительных страницах 134-135 заключения. Аналитическую ценность представляют обобщения

и итоги параграфа 3.3. В сводной таблице 3.8.- 3.9. автор представил сценарии развития автомобильной отрасли, что само по себе полезно и является результатом проведенного анализа. Однако, представляется, что сценарии не нужно подразделять по компонентам электроники и нанотехнологий, к тому же привязывая их к некоей длинной волне (с.120, 126-127). Доля электроники в автомобиле конечна, продиктована необходимостью системы управления, и далее повышаться не будет. На локализации, если большая часть узлов и деталей будет импортироваться, это в большой степени не скажется. Сценарии должны касаться объекта, то есть, автомобильной отрасли непосредственно и они зависимы как от величины ПИИ, так и от текущей локализации, и динамики изменений в смежных секторах. Мне импонирует то, что автор открыто на с. 117 заявляет, что количественную оценку влияния ПИИ на производительность и на темп роста получить не удалось. В связи с этим, весь материал диссертации представляет собой некие качественные обобщения, составлен из применения таксономических приёмов и включает эмпирический сопоставительный анализ результатов функционирования данного сектора экономики. Хотелось бы конечно увидеть причины отсутствия такой возможности.

Научная новизна диссертации, на мой взгляд, состоит в том, что автор на основе сравнительного анализа вариантов промышленной политики – стратегии замещения импорта и стратегии стимулирования ориентированной на экспорт продукции, а также изучения условий распространения прямых иностранных инвестиций в легковую автомобильную отрасль России, сформировал систему рамочных рекомендаций, показывающих полезность как отдельных моделей/режимов промышленной политики в рассматриваемом секторе, так и возможности «наполнения» каждой стратегии развития необходимыми мерами по развитию сектора и определил (ввёл) важность момента переключения с одной стратегии на другую.

Безусловным плюсом работы является то, что автору удалось освоить некоторые вопросы технико-экономической проблематики автомобилестроения. Дальнейшее углубление в этом направлении представляет собой важную перспективу и для развития данной темы и для работы самого автора.

К основным полезным аналитическим результатам, полученным соискателем при выполнении настоящего исследования, можно отнести:

1. на основе системного анализа известных теоретических подходов к определению влияния ПИИ на экономику, получен вывод о необходимости комбинированного применения модели промышленной политики в виде импортозамещения и экспорт ориентированной стратегии относительно российской автомобильной промышленности (с.49-55, 61-71), с выделением положительных эффектов ПИИ; кроме того, автором проведен структурный анализ развития автомобилестроения в России и за рубежом (по отдельным странам), с выделением узловых проблем развития отрасли (глава 1);

2. показаны ограничения известных моделей оценки влияния прямых иностранных инвестиций на сектора промышленности и экономику различных стран, что становится аргументом для проведения институционально-качественного и эмпирического анализа функционирования объекта исследования (с.101-117);

3. обоснованы и выделены режимы прямых иностранных инвестиций в автомобильную легковую промышленность России, получен результат приемлемого режима

по уровню его локализации (коэффициенту локализации) – режим промышленной сборки (с. 76-83, 86);

4. выделены этапы эволюции режимов сборки автомобилей и эмпирически оценены результаты каждого этапа, что позволяет установить изменение условий влияния ПИИ на развитие автомобильной промышленности, а также выделить и нормативно предложить возможные сценарии развития легкового автомобилестроения, подвергнув инструментализации ряд предложений в границах каждого сценария (с. 84-99, 120-130);

Практическое значение диссертации, состоит в том, что, во-первых, соискатель приходит к заключению о необходимости развития отечественной технологической базы наравне с необходимостью привлечения прямых иностранных инвестиций, что имеет прямое влияние на формируемую стратегию развития отрасли и обоснование необходимых мероприятий, во-вторых, предлагает рекомендации, составляющие, по его мнению, основу стратегии развития автомобильной промышленности России (рамочные условия такой стратегии). Правда, при этом нужно отметить, что количественные оценки данных предложений должны быть даны дополнительно, чтобы они составили полноценную основу государственной политики в этой области.

Наравне с указанными полезными авторскими результатами, можно выделить и **некоторые недостатки данной работы:**

- автором не учтены и подробно не описаны, не разобраны отрицательные эффекты прямых иностранных инвестиций на развитие данного сектора и экономики страны (они только «условно» названы в тексте работы); при отсутствии взвешивания положительных и отрицательных эффектов делать вывод только о позитивном значении ПИИ и повышении конкурентоспособности является преждевременным, поскольку это будет конкурентоспособность не создаваемого российскими инженерами и производствами изделия, а, по сути, размещённого для производства на территории России, что составляет принципиальную разницу; было бы полезно рассчитать коэффициент локализации по различным маркам изделий легкового автомобилестроения и для сектора в целом, попытаться построить факторную модель и изучить возможности влияния на этот параметр – дело в том, что увеличение прямых иностранных инвестиций, при некоторых обстоятельствах, снизит этот коэффициент, а автор в работе отстаивает потребность в его увеличении; кроме этих обстоятельств, автор не учитывает эффект вытеснения ПИИ отечественных производств и инвестиций, институциональные эффекты, связанные с заимствованием технологий;

- в Приложении 3 с. 151-154 диссертации автор показывает отрицательный результат своего регрессионного анализа темпа роста в зависимости от ПИИ, но далее приводит линейную зависимость между долей ПИИ (m) и «паритетом роста иностранного сектора» (P), полагая, что есть точка m , по достижении которой отрасль «переполняется» иностранными инвестициями и её динамика тормозится; однако, получая незначимые результаты по регрессии, автор всё-таки, вычисляет $m = (1-\alpha)/\beta$ (27,1%), что означает из его же незначимой регрессии $P = 1$, то есть изменение иностранного сектора равно изменению местного сектора, но тогда почему условие именно таково, и почему точка называется критической и означает, что иностранные инвестиции (доля) не может быть выше 27%, ведь изменение секторов может быть одинаковым, когда один сектор существенно превосходит другой, к тому же доля

иностранных капиталовложений зависит от многих иных факторов; подобные выкладки представляются некорректными;

- на с. 18 диссертации описание параметров формулы для ёмкости рынка не соответствует определению ёмкости, приводимому автором в сноске 4 на этой же странице, где ёмкость не просто перемножение количества товара на его цену, а потенциально возможный объём продаж при данном уровне цен на отрезке времени (последнее – верно); то же наблюдается и в формуле (2) на с. 90 диссертации, в которой числитель и знаменатель не согласованы друг с другом и с определяемым параметром, (прирост доли рынка - ΔD), так как в числителе из единицы вычитается величина импорта, что относится к общей величине спроса внутреннего рынка. На мой взгляд, формула должна быть такой: $\Delta D = [(S_t - I_t) / S_t] - [(S_0 - I_0) / S_0]$, тогда она действительно покажет изменение доли рынка продукции российского производства на внутреннем рынке (из спроса внутреннего рынка нужно вычесть импорт в числителе).

К тому же в работе содержится много «клише» и нормативных утверждений и оценок, не получивших должного обоснования, в том числе и потому, что они взяты из ранних исследований в рамках предпринятого автором вполне удовлетворительного научно-литературного обзора. Кстати, никто не запрещает диссертацию целиком посвящать выполнению подобных аналитических обзоров. Имеются в работе также и некорректные ссылки или интерпретации, когда налицо два автора статьи и в списке литературы только и есть данная статья, а соискатель ссылается по тексту на одного автора, либо приводит цитату, явно выхваченную из контекста.

Общий вывод: диссертация имеет обзорно-описательный характер, систематизирует отдельные направления темы исследования, демонстрирует наличие различных подходов к решению довольно сложной управленческой задачи в рамках моделей промышленной политики (импортозамещения, экспортноориентированной модели, привлечения прямых иностранных инвестиций).

Вместе с тем, принимая во внимание сложность темы исследования, неоднозначность полученных выводов в разных частях работы, противоречивость иных научных работ по данной теме исследования (включая западные работы), продолжающуюся научную дискуссию по данной проблематике в России и за рубежом, неоднозначность накопленного практического опыта, и трудности его применения в иных условиях, но полезность совокупного авторского результата для формирования и конкретизации промышленной политики, касающейся автомобильной отрасли, можно считать квалификационные требования по данной работе в целом выполненными. Поэтому Акимкина Дария Александровна заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по указанной специальности.

Ведущий научный сотрудник
ФГБУН «Институт экономики РАН»,
д.э.н., профессор



О.С.Сухарев