

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ*

© 2021 Т.В. Тищенко**

Правительства разных стран (США, Германии, Японии, Китая, России и др.), независимо от сформировавшихся в них принципов государственного регулирования экономики, оказывают поддержку предприятиям автомобильной промышленности, что обусловлено высокой значимостью отрасли в создании рабочих мест и мультипликативным эффектом, проявляющемся в росте производства в смежных отраслях. В статье представлены результаты анализа мировой и российской практики использования различных мер государственной поддержки предприятий.

Ключевые слова: государственная поддержка, бюджет, субсидии, автомобильная промышленность.

Основные положения:

- ♦ выявлены различия в механизмах антикризисной поддержки отрасли, которая осуществлялась в 2008-2010 гг. в ряде стран Европы, в США и в России, в том числе за счет предоставления субсидий покупателям новых автомобилей или путем выкупа акций компаний (США и Россия);
- ♦ проанализированы общие для большинства стран проблемы предоставления налоговых льгот для покупателей электромобилей, которые получают более состоятельные категории граждан;
- ♦ охарактеризованы диспропорции в динамике производства обычных и экологически чистых автомобилей, оказывающие влияние на темпы промышленного производства (Китай) или спроса на традиционное топливо (Германия);
- ♦ обосновано, что опыт развитых стран необходимо учитывать при разработке государственной поддержки автомобильной промышленности в России.

Введение

В соответствии с поставленной в Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию в 2018 г. задачей постепенного снижения доли государства в экономике¹, вопрос о необходимости субсидирования за счет средств государственного бюджета частных компаний остается актуальным. Предприятия автомобильной промышленности в России являются одним из крупнейших бенефициаров такой поддержки. Только в 2018 г., согласно реестру соглашений о предоставлении субсидий, предприятия автомобильной промышленности, включая «дочки» иностранных компаний, получили из средств федерального бюджета свыше 110 млрд руб.², что составляет

более четверти от общего объема субсидий субъектам экономической деятельности по разделу «Национальная экономика» без учета госсектора.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью выявления международного опыта государственной поддержки предприятий автомобилестроения и выработки новых мер и направлений государственного регулирования данной отрасли в России.

Вопросы государственной поддержки отрасли автомобилестроения рассматриваются в публикациях отечественных авторов периодически³, однако подавляющее большинство работ посвящено анализу антикризисных мер, предпринимаемых правительствами разных

* Статья подготовлена в рамках выполнения научно-исследовательской работы по государственному заданию РАНХиГС.

** Тищенко Татьяна Владимировна, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник лаборатории исследований бюджетной политики РАНХиГС, г. Москва. E-mail: tatyana-kat@yandex.ru.

стран в период последнего мирового финансового кризиса. В статье Е.Д. Чиркиной⁴ представлены данные об объемах финансирования отрасли в России в 2008-2009 гг. и во время рецессии 2015-2016 гг., и описано влияние мер государственной поддержки на реализацию целей и задач, определенных Стратегией развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г.⁵, однако отсутствует обоснование государственной поддержки предприятий в рыночных условиях.

Анализ международной практики государственного регулирования автомобилестроения, в том числе поддержки предприятий в период кризиса 2008-2009 гг., по опыту европейских стран представлен в статье Д.П. Чекушкиной⁶, по опыту США, Японии, Китая и ЕС – в статье А.В. Черникова⁷. В первой указывается, что антикризисная поддержка направлена на защиту внутреннего рынка, и такой протекционизм может привести к нарушению конкуренции между финансовыми институтами, но вопросы целесообразности государственного вмешательства в рыночные отношения не рассматриваются. Во второй статье автор ограничился краткой систематизацией основных направлений и мер государственного регулирования, но не проанализировал их влияние на развитие автомобильной промышленности. Тем не менее, как указано в публикации, динамичное развитие мировой автомобильной промышленности требует постоянного анализа и коррекции промышленной политики.

В настоящей статье представлен анализ ранее не исследованных различий в целях государственной поддержки предприятий автомобильной промышленности в разных странах, а также рассмотрено влияние отрасли на другие сектора экономики.

Методы

При проведении исследования использовались системный подход для выявления мер государственной политики и ситуационный подход для изучения влияния государственной поддержки на отрасль автомобилестроения и смежные сектора. Оценить объем государственной поддержки предприятий автомобильной промышленности в разрезе стран не пред-

ставляется возможным; международная статистика, позволяющая сопоставить, как минимум, объемы прямой бюджетной поддержки в виде грантов и/или субсидий, отсутствует. Такая ситуация обусловлена разнообразием мер поддержки, которая осуществляется как за счет прямых бюджетных субсидий, так и за счет предоставления гарантий и кредитов (косвенные субсидии), налоговых льгот и вычетов, пошлин, на разных уровнях бюджетной системы (федерация и субнациональные органы).

Результаты

Практика предоставления государственной поддержки автомобильной промышленности распространена во многих странах мира, что обусловлено высокой экономической значимостью отрасли. Например, доля автопрома составляет около 10% ВВП Китая⁸, а в Швеции отрасль автомобилестроения обеспечивала в докризисные времена около 15% экспорта. Сектор автомобилестроения является вторым по величине работодателем в обрабатывающей промышленности США, в Германии в автомобильной промышленности занято 800 тыс. человек. Кроме этого, отрасль автомобилестроения создает рабочие места в смежных секторах, таких как автозапчасти и шины; например, в США в данной сфере работают 1,6 млн человек⁹. Как указано в исследовании ОЭСР¹⁰, отличительными характеристиками автомобильной отрасли является ее высокая капиталоемкость и то, что производства размещаются в различных странах мира.

Основными целями поддержки предприятий отрасли автомобилестроения в мире являются:

- ◆ поддержка производства и сохранение рабочих мест, в том числе в рамках антикризисной поддержки;
- ◆ стимулирование производства и потребления электромобилей.

Меры государственной поддержки производителей широко использовались в мировой практике еще до кризиса 2008-2009 гг. Так, американская компания «Крайслер» получала с 2007 г. не менее 1,4 млрд долл. США по 14 грантам из различных источников, а «Дженерал Моторс» – около 1,8 млрд долл. США по

208 грантам¹¹. Автоиндустрия ЕС также является получателем прямых и косвенных субсидий. По некоторым данным¹², немецкий автопром начиная с 2007 г. ежегодно получал государственную поддержку в объеме около 11,5 млрд евро; крупнейшими бенефициарами государственной поддержки были компании «Даймлер» (191 млн евро) и «Фольксваген» (110 млн евро). Поддержка автомобильной промышленности осуществлялась также по программам Европейского инвестиционного банка (European Investment Bank), который предоставлял кредиты для финансирования научных исследований и разработок, например, для разработки автомобилей с водородным двигателем (БМВ в 2006-2008 гг.) и новых моделей (Ягуар в 2003 г. и 2006 г.)¹³.

Государственная поддержка стимулирования производства и закупок электромобилей (далее – е-мобили) широко используется в Европе, Китае, США, Японии и включает, как правило, поддержку спроса. Так, для стимулирования закупок электромобилей в США выделено 300 млн долл. в 2019-2021 гг., а машины, закупаемые транспортными компаниями (например, такси или школьные автобусы), освобождаются от уплаты всех налогов в течение года их использования. В Японии размер субсидий на закупку е-мобилей зависит от мощности батарей и может составлять до 7,7 тыс. долл. США. В Исландии предусмотрено освобождение от всех ввозных пошлин электромобилей и НДС, а в Норвегии планируется полностью запретить продажу бензиновых автомобилей к 2025 г. На уровне регионального правительства в Канаде также разработаны программы стимулирования закупок е-мобилей, которые включают субсидии для покупателей машины и домашней зарядной станции. Однако наиболее эффективной мерой поддержки производства е-мобилей является государственная поддержка НИОКР, стимулирование продаж и развитие пунктов зарядки е-мобилей¹⁴. Так, в Канаде производители автомобилей с нулевым выбросом и поставщики запчастей к ним могут получить финансирование из Фонда стратегических инноваций¹⁵.

Мировой кризис 2008-2009 гг. затронул сектор автомобилестроения во всех странах мира, включая США, Японию и Россию. Так,

продажи автомобилей Тойота сократились на 33,9%, Хонда – на 31,9%; а компаниям «Ниссан» и «Сузуки» пришлось сократить объемы производства¹⁶. Производство легковых автомобилей в России сократилось до 600 тыс. ед. в 2009 г. против 1471 тыс. ед. в 2008 г.¹⁷ Меры антикризисной государственной поддержки автопроизводителей, реализованные в разных странах, включали предоставление кредитов и гарантий, прямые субсидии предприятиям, налогово-бюджетные меры для стимулирования продаж¹⁸. Кредитные гарантии использовались не только для антикризисной поддержки автомобильных предприятий, но и других отраслей во многих странах. Кредиты автопрому выделялись в основном на проведение НИОКР и разработку новых транспортных средств и имели долгосрочный эффект (Швеция, Франция). На спасение компании «Дженерал Моторс» (GM) правительство США потратило 50 млрд долл., которые были конвертированы в акции компании. В последующие годы (ноябрь 2010 г. – декабрь 2013 г.) Казначейство продало принадлежащие государству акции GM с убытком в размере более 10 млрд долл. США, указав, что целью поддержки предприятия стало именно спасение предприятия, а не получение прибыли¹⁹. Правительство Германии также предоставило европейской «дочке» GM субсидию в размере 1,5 млрд евро для пополнения оборотного капитала через компанию Treuhand, которая впоследствии осуществила продажу принадлежащих государству акций. Для поддержки американской компании «Крайслер», которая к январю 2009 г. накопила долги не только перед государством, но и перед компаниями финансового сектора, правительством была создана специальная группа по контролю за деятельностью компании и подписано соглашение о продаже 20% акций «Крайслера» компании «Фиат»; другим собственником компании стала Ассоциация добровольных бенефициаров (55%), а остальной пакет акций стал принадлежать Казначейству США и Министерству финансов Канады²⁰.

Программа субсидирования покупки новых автомобилей взамен устаревших (аналог программы утилизации в России) также реализовывалась во многих странах мира. Условия

и объемы субсидирования при этом имели существенные страновые различия. Так, размер скидки на 1 автомобиль в Дании составлял около 235 евро, а в США – до 4500 долл.²¹ В Великобритании покупателю нового автомобиля взамен старого предоставлялась скидка в 2000 фунтов, половину из которой оплачивал дилер, а половину – правительство. Данная программа действовала в Великобритании до марта 2010 г.²²

Государственная антикризисная поддержка российского автомобилестроения включала следующие меры:

- ◆ увеличение объемов государственных закупок автомобилей для социальной сферы, органов внутренних дел, министерства обороны и МЧС с дополнительно выделенными объемами бюджетного финансирования на 12,54 млрд руб.;

- ◆ обновление парка муниципального общественного транспорта посредством выделения 20 млрд руб. из федерального бюджета на условиях софинансирования в объеме 10 млрд руб. из бюджетов субъектов РФ;

- ◆ восстановление спроса на коммерческие автомобили за счет льготированного лизинга, предоставляемого компанией «Росагролизинг»;

- ◆ субсидирование процентных ставок по кредитам граждан на приобретение автомобилей²³.

Меры поддержки реализовывались с учетом финансового положения предприятия. По данным финансовой отчетности ПАО «АВТОВАЗ», выручка предприятия в 2009 г. составила 92,0 млрд руб. (против 168,4 млрд руб. в 2008 г.), чистый убыток – 49,2 млрд руб., накопленный налоговый убыток – 27,1 млрд руб. Затраты на оплату труда по основному производству в 2009 г. – 12,3 млрд руб. против 24,7 млрд руб. в 2008 г. При этом в 2009 г. предприятие понесло расходы, связанные с простым производством, в объеме 8,8 млрд руб., включая расходы на оплату труда в объеме 6,1 млрд руб. В рамках антикризисной поддержки предприятия Правительством РФ в 2008 г. было перечислено из федерального бюджета 65,0 млрд руб. в виде имущественного взноса в Государственную корпорацию «Ростехнологии» (Ростех) для оказания финансовой поддержки ПАО

«АВТОВАЗ» путем предоставления беспроцентного займа. В свою очередь, в 2009 г. госкорпорация предоставила автоконцерну беспроцентный заем в размере 28 млрд руб. на 18 месяцев (рыночная процентная ставка составляла 14,64%) и сдвинула сроки погашения ранее выданного займа в размере 25 млрд руб.²⁴ По решению российского правительства также была проведена реструктуризация задолженности автоконцерна по налоговым платежам.

В 2018 г. предприятиям автомобильной промышленности за счет средств федерального бюджета предоставлялись следующие виды бюджетной поддержки:

- ◆ субсидии на компенсацию части затрат на производство колесных транспортных средств, а также узлов и агрегатов к ним. Объем субсидий в 2018 г. – 1,0 млрд руб., численность получателей – 50 предприятий;

- ◆ субсидии на компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств в отношении колесных транспортных средств, соответствующих нормам Евро-4 и Евро-5. Объем субсидий в 2018 г. составил 58,9 млрд руб.;

- ◆ субсидии на компенсацию части затрат на содержание рабочих мест; размер субсидии – 90% затрат на выплату заработной платы с учетом среднесписочной численности персонала. Объем субсидий в 2018 г. составил 54,2 млрд руб., в том числе ПАО «АВТОВАЗ» получило 15,9 млрд руб.;

- ◆ субсидии на компенсацию части затрат на использование энергоресурсов энергоемкими предприятиями автомобильной промышленности. Объем субсидий в 2018 г. составил 445,6 млн руб.;

- ◆ субсидии на компенсацию понесенных расходов на осуществленные перевозки железнодорожным транспортом произведенных автомобилей от станций отправления, расположенных на территории Дальневосточного федерального округа, до станций назначения, расположенных в других федеральных округах. Объем субсидий в 2018 г. – 0,75 млрд руб.;

- ◆ субсидии российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным физическим лицам на приобретение автомобилей. Объем субсидий в 2018 г. – 18,3 млрд руб.

Таким образом, в 2018 г. общий объем средств федерального бюджета на поддержку предприятий автомобильной промышленности и стимулирование продаж автомобилей составил 133,5 млрд руб.²⁵

Государственная поддержка автомобилестроения в России включает также инфраструктурные меры, предусматривающие создание таких объектов, как:

- ◆ инновационные территориальные кластеры («ИННОКАМ», Республика Татарстан и Нижегородская область);

- ◆ особые экономические зоны («Алабуга», Республика Татарстан, и «Тольятти», Самарская область; промышленно-производственные ОЭЗ для производства комплектующих «Липецк», Липецкая область, и «Люденово», Калужская область);

- ◆ центры кластерного развития (например, в Калужской, Самарской областях, Санкт-Петербурге);

- ◆ индустриальные парки (например, в Калужской области).

Основные меры поддержки предприятий в данных парках/зонах/кластерах: льготы по налогам на прибыль и на имущество, снижение ставок по займам, предоставление государственных гарантий. Объем поддержки зависит от типа парка и производителя.

Обсуждение

Значимость автомобильной промышленности для экономики стран де-факто предопределяет целесообразность государственной поддержки. Так, спасение американского автопрома получило одобрение 37% граждан в 2009 г. и 56% граждан в 2012 г.²⁶ Однако пока не представляется возможным сделать обоснованные выводы о том, какой объем и какие меры государственной поддержки являются целесообразными и имеют долгосрочный эффект, так как финансовое положение производителей и отрасли в каждой конкретной стране существенно отличается. Американской компании «Форд Моторс», которая получила поддержку в объеме 2,5 млрд долл. США, удалось справиться с последствиями мирового кризиса и даже получить прибыль в размере 7,2 млрд долл. США²⁷, в то время как компаниям «Крайслер» и «Дженерал Моторс», несмотря на

государственную поддержку, пришлось осуществить реструктуризацию и сменить владельцев. В отношении российских предприятий программа антикризисной поддержки автомобильной промышленности была успешной. Так, ПАО «АВТОВАЗ» получило прибыль уже по итогам первого полугодия 2010 г. (после убытка около 40 млрд руб. в 2009 г.).

При оценке обоснованности и эффективности государственной поддержки автомобильной промышленности следует учитывать, что собственниками предприятий, получающих субсидии или налогово-тарифные преференции, зачастую являются иностранные компании. Например, после кризиса 2008-2009 гг. бенефициаром поддержки американского правительства стала итальянская компания «Фиат», которая получила 96 видов субсидий и преференций в объеме более 2 млрд долл. США для поддержки американских брендов Dodge, Ram и Chrysler. Правительством Швеции в ноябре 2008 г. была оказана помощь в размере 28 млрд шведских крон (около 3,5 млрд долл. США) предприятиям «Вольво» и «Сааб», владельцами которых являлись американские компании «Форд» и «Дженерал Моторс». Однако уже в начале следующего года правительству страны пришлось снова вмешаться (для урегулирования вопросов реструктуризации Сааба).

Решения собственников не всегда согласуются с целями государственной поддержки в отношении занятости и стимулирования производства, поскольку владельцы компаний, получающих бюджетные субсидии и другие преференции, не имеют никаких обязательств перед правительством. Так, через 10 лет после кризиса автоконцерн «Дженерал Моторс» закрыл заводы в штатах Огайо, Мичиган и Мэриленд, в то время как зарубежные «дочки» компании в Китае и Мексике продолжают работать.

Антикризисные программы утилизации устаревших автомобилей как мера поддержки спроса на новые автомобили были признаны эффективными и успешными во многих странах мира; рост продаж новых автомобилей отмечался в Португалии, Италии, Великобритании и других странах ОЭСР в 2009-2010 гг. Высокий спрос со стороны потребителей в Германии и США привел к тому, что объем бюджет-

ных средств, запланированный по программам утилизации, был израсходован задолго до ее завершения. Косвенный эффект был и в странах ЕС, которые не использовали программу утилизации, но получили преимущества от программ стимулирования покупки новых автомобилей за счет роста спроса на новые автозапчасти. Российская программа утилизации устаревших автомобилей также была успешной с точки зрения стимулирования спроса; в 2010 г. каждый пятый автомобиль АВТОВАЗа продавался по программе утилизации²⁸.

Однако в долгосрочной перспективе программа стимулирования спроса за счет предоставления налоговых и бюджетных преференций может иметь и некоторые негативные последствия. Так, в Китае в 2018 г. произошел спад продаж автомобилей, который, отчасти, был вызван бумом продаж в конце предыдущего года из-за прекращения предоставления налоговых льгот на покупку новых машин.

В качестве обоснования государственной поддержки производства е-мобилей приводятся следующие аргументы:

- ◆ необходимость компенсации за счет государственных субсидий высоких затрат производителей на разработку технологий электромобилей как транспорта будущего;

- ◆ правительство, которое стремится ограничить выбросы вредных веществ в атмосферу, должно создавать условия для производства и продажи электромобилей, высокая стоимость которых в сравнении с обычными автомобилями дает последним конкурентные преимущества.

Положительный эффект от государственных субсидий на поддержку спроса на электромобили был достигнут в Исландии, где из общего количества вновь регистрируемых легковых автомобилей 11,7% приходится на электромобили (данные за 2017 г.). Крупнейшим в мире рынком электромобилей в последние годы стал и Китай²⁹.

Однако при оценке обоснованности различных мер стимулирования спроса на электромобили следует учитывать, что преференции от правительственных субсидий получают, в основном, граждане с высоким уровнем дохода, поскольку стоимость электромобиля на

порядок выше в сравнении с рядовым автомобилем. Так, в исследовании «Дорогостоящие субсидии для богатых» указано, что 79% налоговых льгот, связанных с подключением электромобилей, получали домохозяйства со средним уровнем годового дохода более 100 тыс. долл. США³⁰.

Кроме того, спрос на электромобили напрямую зависит от государственной поддержки. Например, после того как Гонконг отменил налоговые льготы для е-мобилей в апреле 2017 г., регистрация новых электромобилей Tesla сократилась до нуля, а в штате Джорджия (США) отказ от субсидирования электромобилей в размере 5 тыс. долл. США в 2015 г. привел к снижению продаж в течение первых двух месяцев на 80%.

Субсидирование электромобилей оказывает негативное влияние на объемы производства автомобилей, использующих традиционное топливо, и здесь возникает конфликт интересов производителей различных типов транспортных средств. Так, за первые 5 месяцев 2019 г. продажи обычных легковых автомобилей в Китае упали на 15,2% относительно аналогичного периода предыдущего года, а продажи новых электромобилей выросли на 41,5%. Правительство Китая для предотвращения снижения объемов продаж традиционных автомобилей планирует сократить в 2019 г. объемы поддержки электромобилей, например, за счет полного отказа от льгот для автомобилей с дальностью пробега менее 250 км на одну зарядку. Правительство Великобритании в 2019 г. также решило сократить субсидирование электромобилей, что привело к падению их продаж на 4,9% в июне 2019 г. относительно значений предыдущего года³¹.

Снижение продаж дизельных автомобилей привело к сокращению спроса на этот вид топлива в Баварии (Германии) на 8,1%, в результате чего правительство региона предложило федерации субсидировать продажи дизельного топлива. Предполагается, что основным конечным бенефициаром такой поддержки станет компания «БМВ» со штаб-квартирой в Мюнхене - административном центре региона. В соседнем регионе Германии, в Штутгарте, призывают запретить автомобили с дизельными двигателями для предотвращения за-

грязнения воздуха, а в мае 2019 г. прокуратура этого города оштрафовала компанию «Порше» на 535 млн евро за нарушения при тестировании автомобилей с дизельными двигателями³². Таким образом, конфликт интересов при государственной поддержке автопрома проявляется даже на региональном уровне.

Заключение

Оценивая международный и российский опыт государственной поддержки автомобильной промышленности, можно признать, что налогово-бюджетная поддержка производства является экономически обоснованной и целесообразной с точки зрения общества и государства. При этом требования/условия предоставления прямой поддержки российских предприятий необходимо формировать с учетом национальных целей по повышению производительности труда и стимулирования экспорта. Целесообразно усилить поддержку в части финансирования научных исследований и разработок для производства электромобилей. В отношении стимулирования спроса на электромобили путем предоставления скидки за счет государственных субсидий необходимо оценить все возможные перспективы и риски с учетом международной практики.

¹ Послание Президента Федеральному Собранию. 01.03.2018. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/56957> (дата обращения: 03.03.2020).

² Реестр соглашений (договоров) о предоставлении субсидий, бюджетных инвестиций, межбюджетных трансфертов. URL: <http://budget.gov.ru> (дата обращения: 06.06.2019).

³ См.: Сагинов Ю.Л. Государственная поддержка автопрома // Научные исследования и разработки молодых ученых. Новосибирск, 2016. № 4. С. 117–122; Александров И.А. Инструменты государственного регулирования автомобильной промышленности КНР // Вестник университета / Государственный университет управления. 2014. № 8. С. 13–16; Анциферов И.В. Эффективность мер государственной поддержки автомобилестроения для стабилизации российской экономики // Вестник ИрГТУ. 2010. № 5. С. 276–280.

⁴ Чиркина Е.Д. Анализ мер государственной поддержки автомобильной промышленности в Рос-

сии // Вестник университета / Государственный университет управления. 2017. № 10. С. 40–46.

⁵ Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года (утв. Приказом Министерства промышленности и торговли РФ от 23.04.2010 № 319).

⁶ Чечушкина Д.П. Анализ антикризисных мер европейских государств для стимулирования автомобильных отраслей // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2009. № 18. С. 61–70.

⁷ Черников А.В. Государственное регулирование автомобильной промышленности и антикризисные меры в России // Инновационная экономика. 2014. № 4. С. 8.

⁸ Shunsuke Tabeta. Beijing unveils auto subsidies to recharge consumption. Jan. 30, 2019. URL: <https://asia.nikkei.com/Economy/Trade-war/Beijing-unveils-auto-subsidies-to-recharge-consumption>.

⁹ Wething H., Scott R.E. The Economic Policy Institute Jobs in the U.S. auto parts industry are at risk due to subsidized and unfairly traded Chinese auto parts : report. Jan. 31, 2012. URL: <https://www.epi.org/publication/bp336-u>.

¹⁰ The automobile industry in and beyond the crisis. URL: <https://www.oecd.org/eco/outlook/44089863.pdf>.

¹¹ Fact Check: do other countries subsidise their car industry more than we do? July 25, 2013. URL: <http://theconversation.com/factcheck-do-other-countries-subsidise-their-car-industry-more-than-we-do-16308>.

¹² Taylor M. Secret German auto subsidies exposed. May 24, 2017. URL: <https://www.carsales.com.au/editorial/details/secret-german-auto-subsidies-exposed-107275>.

¹³ Grigolon L., Leheyda N., Verboven F. Public Support for the European Car Industry: An Integrated Analysis. URL: <http://ftp.zew.de/pub/zew-docs/dp/dp12077.pdf>.

¹⁴ Impacts of Electric Vehicles - Deliverable 4. Economic analysis and business models / B. Kampman [et al.]. 2011. Apr. URL: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/d4_en.pdf.

¹⁵ Building a Better Canada. URL: <https://www.budget.gc.ca/2019/docs/plan/chap-02-en.html>.

¹⁶ Gas prices put Detroit Big Three in crisis mode. 2008. Nov. URL: <http://www.nbcnews.com/id/24896359/ns/business-autos/t/gas-prices-put-detroit-big-three-crisis-mode>.

¹⁷ Производство основных видов продукции в натуральном выражении. URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/prom/natura/natura38g.htm (дата обращения: 20.08.2019)

¹⁸ *Sturgeon T.J., Van Biesebroeck J.* Crisis and Protection in the Automotive Industry. A Global Value Chain Perspective. 2009. Sept. URL: https://www.researchgate.net/publication/46443952_Crisis_and_protection_in_the_automotive_industry_a_global_value_chain_perspective.

¹⁹ *Beech E.* U.S. government says it lost \$11.2 billion on GM bailout. Apr. 30, 2014. URL: <https://www.reuters.com/article/us-autos-gm-treasury/u-s-government-says-it-lost-11-2-billion-on-gm-bailout-idUSBREA3T0MR20140430>.

²⁰ *Manzella P.* Chrysler's revival: the role of Fiat. 2009. Dec. URL: https://moodle.adaptland.it/pluginfile.php/5428/mod_resource/content/0/6855DOS-SIER_09_25_EN.pdf.

²¹ The automobile industrial in and beyond the crisis. 2009. URL: <http://www.oecd.org/economy/outlook/44089863.pdf>.

²² *Wintour P.* Mandelson announces extension of car scrappage scheme Sept. 28, 2009. URL: <https://www.theguardian.com/politics/2009/sep/28/mandelson-car-scrappage-scheme>.

²³ По данным информационно-правового портала «Гарант». URL: <http://www.garant.ru/doc/> (дата обращения: 10.08.2019).

²⁴ Финансовая отчетность ПАО «АВТОВАЗ» за 2009 г. URL: <http://files.conomy.ru/files/otchety%20%28ifrs%29/92/92-2009-ifrs.pdf> (дата обращения: 15.08.2019).

²⁵ URL: <http://budget.gov.ru> (дата обращения: 06.06.2019).

²⁶ *Kiley D.* As Obama Takes Victory Lap Over Auto Industry Rescue, Here Are. The Lessons of The Bailout. Jan. 20, 2016. URL: <https://www.forbes.com/sites/davidkiley5/2016/01/20/obamas-takes-victory-lap-over-auto-industry-rescue/#48e109d4>.

²⁷ The 8 Biggest Corporate Welfare Recipients in America. URL: <https://www.cheatsheet.com/money-career/high-on-the-hog-the-top-8-corporate-welfare-recipients.html>.

²⁸ URL: <http://archive.government.ru/docs/10543> (дата обращения: 12.08.2019).

²⁹ *Kharpal A.* As China cuts support for its electric carmakers, auto firms could face a 'war of attrition. June 19, 2019. URL: <https://www.cnn.com/2019/06/19/china-subsidy-cuts-for-electric-carmakers-could-lead-to-consolidation.html>.

³⁰ *Winegarden W.* Government Electric Car Subsidies Are 'Costly Subsidies for the Rich', Finds New Study. Feb. 12, 2018. URL: <https://www.pacificresearch.org/government-electric-car-subsidies-are-costly-subsidies-for-the-rich-finds-new-stud>.

³¹ The Times. Brits Lose Interest In Green Cars As Government Cuts Subsidies. 2019. July. URL: <https://www.thegwpf.com/brits-lose-interest-in-green-cars-as-government-cuts-subsidies>.

³² Porsche muss Bußgeld zahlen. URL: <http://www.staatsanwaltschaft-stuttgart.de/pb/,Lde/Startseite/Presse/Porsche/?LISTPAGE=1235504>.

Поступила в редакцию 30.08.2019 г.

INTERNATIONAL EXPERIENCE OF STATE SUPPORT FOR THE AUTOMOTIVE INDUSTRY*

© 2021 T.V. Tishchenko**

The governments of different countries (the USA, Germany, Japan, China, Russia, etc.), regardless of the principles of economy state regulation that have been formed in them, provide support to the automotive industry enterprises, which is due to the high importance of the industry in creating jobs and the multiplicative effect that is manifested in the growth of production in related industries. The article presents the results of the analysis of the world and Russian practice of using various measures of state support for enterprises.

Keywords: state support, budget, subsidies, automobile industry.

Highlights:

- ◆ there are differences in the mechanisms of anti-crisis support for the industry, which was carried out in 2008-2010 in a number of European countries, in the United States and in Russia, including by providing subsidies to buyers of new cars or by buying back shares of companies (the United States and Russia);
- ◆ the common for most countries problems of providing tax benefits for buyers of electric vehicles, which are received by more wealthy categories of citizens, are analyzed;
- ◆ disproportions in the dynamics of production of conventional and environmentally friendly cars, which affect the pace of industrial production (China) or the demand for traditional fuel (Germany);
- ◆ it is proved that the experience of developed countries should be considered when developing state support for the automotive industry in Russia.

Received for publication on 30.08.2019

* The article was prepared as the part of the implementation of research work on the state order of the Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation.

** Tatyana V. Tishchenko, Candidate of Economics, Senior Research Officer at the RANEPА Laboratory for Budget Policy Studies, Moscow. E-mail: tatyana-kat@yandex.ru.