
27 сентября 2024 года

В мае этого года мы выпускали [отчет о недостатках государственной промышленной политики в Казахстане](#). Мы отмечали, что согласно авторитетным международным исследованиям, единственный путь к устойчивому долгосрочному росту в странах-экспортерах нефти — это создание в стране динамичных секторов экономики для экспорта средне- и высокотехнологичных товаров и услуг. Однако в Казахстане, начиная с 2010 года, промышленная политика практически целиком направлена на «импортозамещение», а не «экспортоориентированность». Международные же исследования подтверждают, что политика импортозамещения на самом деле вредит индустриализации и диверсификации экономики, что проявилось и в Казахстане.

Государственная поддержка «автомобильной промышленности» в Казахстане является наглядным примером недостатков политики импортозамещения. Несмотря на высокие государственные субсидии и преференции, получаемые местным автопромом, экспорт легковых автомобилей из Казахстана, по информации БНС за январь—июль текущего года, составил всего 632 автомобиля, включая реэкспорт машин. При этом, в стране за этот же период текущего года автопромом было собрано 63 370 легковых автомобилей и 83 973 машин было импортировано. Таким образом, отечественные «автопроизводители» практически выступают в роли импортеров, которые занимаются мелко- и крупноузловой сборкой иностранных машин внутри страны в целях получения высокой прибыли благодаря государственной финансовой помощи и протекционистским мерам.

Недостатки промышленной политики в Казахстане

Текущая промышленная политика практически без изменений повторяет меры госпрограмм по индустриализации, которые начались в 2010. На эти программы тратились и продолжают тратиться значительные средства, однако заметного прогресса по индустриализации и диверсификации нет. Более подробно со статистикой по индустриализации и диверсификации экономики Казахстана можно ознакомиться в [нашем отчете](#).

Начиная с 2010 года, промышленная политика правительства практически целиком направлена на «импортозамещение», а не «экспортоориентированность». Это является ключевой причиной низких результатов государственной политики индустриализации. К сожалению, до сих не признается, что импортозамещение и экспортоориентированность являются двумя противоположными несовместимыми направлениями промышленной политики. Многие международные исследования подтверждают, что политика импортозамещения напрямую вредит индустриализации и диверсификации в стране. Хотя политика импортозамещения может создать рабочие места в краткосрочной перспективе (поскольку отечественные производители заменяют импорт от иностранных производителей), в долгосрочной перспективе такая политика приводит к более низкому росту ВВП и постепенно замедляет технологический прогресс и конкурентоспособность в экономике страны. Особенно это касается стран с небольшим внутренним рынком как в Казахстане.

Интересно отметить, что в независимом Казахстане промышленная (индустриальная) политика впервые сформировалась в далеком 2003 году. Тогда был утвержден первый программный документ в этом направлении – «Стратегия индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003-2015 годы». В первой версии стратегии очень подробно рассматривалась большая разница между импортозамещающей и экспортоориентированной промышленной политикой.

В частности, в этом правительственном документе отмечалось, что страны, используя импортозамещение, создавали отрасли, которые основывались не на реальной конкурентоспособности, а на возведенных административных и тарифных барьерах. Окрепнув, эти

отрасли направляли ресурсы на лоббирование своих интересов через государство в целях дальнейшего сохранения выгод от импортозамещения вместо внедрения инноваций и современных технологий с целью повышения своей конкурентоспособности на внешнем рынке. В результате государственные ресурсы распределялись неэффективно, а национальные экономики проигрывали в международной конкуренции.

Более двух десятков лет, прошедших со времени публикации этой стратегии, а также текущее состояние автомобильной промышленности Казахстана говорят о том, что эта стратегия имела под собой очень рациональное научное обоснование.

Автомобилестроение – образец недостатков промышленной политики

По нашим расчетам, в относительном выражении уровень государственной поддержки автопрома в Казахстане очень высок и находится на втором месте после сельского хозяйства. Однако, ни в автопроме, ни в сельском хозяйстве до сих пор не наблюдается прогресс с экспортом продукции из этих секторов экономики. «Автомобилестроение» в Казахстане целиком рассчитано только на внутренний рынок, и у правительства нет жестких требований по экспортной ориентированности автопрома взамен оказываемой господомощи. В результате, согласно информации Бюро национальной статистики (БНС) в январе-июле этого года в Казахстане было собрано 63 370 легковых автомобилей иностранных брендов, а экспорт автомобилей составил всего 632 машины, включая реэкспорт автомобилей. При этом официальная статистика не дает отдельную информацию об экспорте авто, собранных в Казахстане.

По своему содержанию вся господдержка автопрома в Казахстане представляет собой классическую политику импортозамещения. В соответствии с такой политикой, чтобы создать «тепличные условия» на внутреннем рынке для отечественных автомобилестроителей, правительство использует стандартный набор мер. Например, для защиты автопроизводителей от более дешевого импорта иностранных машин используются высокие ставки утильсбора и первичной регистрации на импортируемые машины. В результате страдают покупатели машин (население и бизнес), поскольку такие ограничения сильно повышают внутренние цены на собираемые авто в Казахстане, в то время как аналогичные модели иностранной сборки за границей стоят существенно дешевле.

Помимо этого, отечественный автопром получает значительные субсидии от государства в виде инвестиционных субсидий, сниженных налогов, льготного кредитования, льготного предоставления земельных участков и инфраструктуры и так далее. Такая господомощь полностью финансируется за счет налогоплательщиков (населения и бизнеса) и составляет доход владельцев автосборочных предприятий, а не приводит к росту высокотехнологичного экспорта из Казахстана.

Напомним, что автомобильная промышленность начала рассматриваться в качестве приоритетного сектора государственной поддержки начиная с «Государственной программы по форсированному индустриально-инновационному развитию на 2010-2014 годы». Начиная с 2010 года планировалось, что создание автомобилестроения с высокой долей локализации позволит перейти на новый уровень индустриального развития. Предполагалось, что отрасль привлечет передовые технологии и приведет к развитию инженерно-технологических компетенций и НИОКР в стране. Однако с того времени никакого прогресса в этих направлениях так и не произошло, что напрямую связано с политикой импортозамещения.

В рамках политики импортозамещения местные автопроизводители выступают в роли типичных импортеров, которые в Казахстане занимаются мелко- и крупноузловой сборкой иностранных машин, чтобы получить высокую прибыль от государственной финансовой помощи и от мер по защите внутреннего рынка от более дешевого импорта. В такой ситуации отечественный автопром не заинтересован в экспорте иностранных машин, собранных в Казахстане, поскольку на внешнем рынке они будут неконкурентоспособными без дополнительной государственной помощи.

Основной барьер заключается в том, что для создания эффективного и конкурентоспособного автомобилестроения в любой стране очень важен эффект масштаба производства. Наш внутренний рынок очень маленький, поэтому без массового производства автомобилей для экспорта в другие страны любой автомобиль, произведённый в Казахстане, будет стоить дороже импорта, поскольку в Китае, в Корее или даже в России масштабы производства на порядок выше, чем в Казахстане.

Если прекратить государственную поддержку отечественных автопроизводителей в Казахстане, то автомобилестроение в Казахстане обречено на провал из-за очень малого объема производства, высокой себестоимости продукции, полной зависимости от зарубежных технологий и слабого внутреннего спроса. Если же государство решит дополнительно субсидировать экспорт иностранных машин, собранных в Казахстане, то это будет означать, что налогоплательщики Казахстана будут оказывать финансовую помощь иностранным покупателям за рубежом, без какого-либо положительного эффекта для экономики Казахстана.

Из-за полной ориентации местного автопрома на внутренний рынок в Казахстане невозможна локализация по производству компонентов для авто, таких как пластиковые детали, выхлопные системы, сиденья, мультимедийные системы, автошины, аккумуляторы и так далее. Это связано с тем, что казахстанская автомобильная промышленность не только очень мала по размерам, но еще и характеризуется большим количеством автомобильных марок. В стране собираются около 170 моделей автомобилей от множества брендов.

Такое большое количество моделей автомобилей, собираемых в Казахстане, делает невозможной локализацию запчастей, поскольку она еще больше снижает масштабы производства, как отдельных моделей автомобилей, так и комплектующих частей для них, что только повышает себестоимость и усиливает импортозависимость нашего автопрома. Производство автомобилей и автозапчастей в стране может быть эффективным и конкурентоспособным, только если в стране производится одна модель автомобиля в масштабах от 100 тысяч и более. При этом подавляющая часть этих автомобилей и запчастей должна идти на экспорт.

Помимо этого, на сегодня в Казахстане не происходит какой-либо передачи передовых технологий автопроизводства, и «отечественные автопроизводители» не осуществляют собственные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Они просто осуществляют сборку иностранных авто, чтобы получить прибыль за счет налогоплательщиков и высоких цен для потребителей до момента, пока не прекратится текущая неэффективная государственная помощь.

Кроме конкурентоспособности нашего автопрома на внешнем рынке также вызывает вопросы аргумент правительства о большой социальной значимости автопрома: «Отмена утильсбора может оставить занятых на заводах людей без работы и убить целую отрасль производства в стране». То есть, таким образом признается, что без защиты государства от более дешевого импорта местный автопром будет неконкурентоспособным даже на внутреннем рынке, не говоря уже об экспорте. Поэтому возникает вопрос, зачем поддерживать неэффективный бизнес за счет денег налогоплательщиков и потребителей?

Мурат Темирханов – Советник председателя Правления

При использовании материала из данной публикации ссылка на первоисточник обязательна.

© 2024 АО «Halyk Finance» (далее - HF), дочерняя организация АО «Народный банк Казахстана».

Настоящая публикация носит исключительно информационный характер и не является предложением или попыткой со стороны HF купить, продать или вступить в иную сделку в отношении каких-либо ценных бумаг и иных финансовых инструментов, на которые в настоящей публикации может содержаться ссылка, предоставить какие-либо инвестиционные рекомендации или услуги. Указанные предложения могут быть направлены исключительно в соответствии с требованиями применимого законодательства. Настоящая публикация основана на информации, которую мы считаем надежной, однако мы не утверждаем, что все приведенные сведения абсолютно точны. При этом, отмечаем, что прошлая доходность не является показателем доходности инвестиций в будущем. Мы не несем ответственности за использование клиентами информации, содержащейся в настоящей публикации, а также за сделки и операции с ценными бумагами и иными финансовыми инструментами, упоминающимися в ней. Мы не берем на себя обязательство регулярно обновлять информацию, которая содержится в настоящей публикации или исправлять возможные неточности. HF, его аффилированные и должностные лица, партнеры и сотрудники, в том числе лица, участвующие в подготовке и выпуске этого материала, оставляют за собой право участвовать в сделках в отношении упоминающихся в настоящей публикации ценных бумаг и иных финансовых инструментов. Также отмечаем, что на ценные бумаги и иные финансовые инструменты, рассматриваемые в настоящей публикации и номинированные в иностранной валюте, могут оказывать влияние обменные курсы валют. Изменение обменных курсов валют может вызвать снижение стоимости инвестиций в указанные активы. Следует иметь в виду, что инвестирование в Американские депозитарные расписки также подвержено риску изменения обменного курса валют, а инвестирование в казахстанские ценные бумаги и иные финансовые инструменты имеет значительный риск. В указанной связи инвесторы до принятия решения об участии в сделках с ценными бумагами и иными финансовыми инструментами, рассматриваемыми в настоящей публикации, должны проводить собственное исследование относительно надежности эмитентов данных ценных бумаг и иных финансовых инструментов.

© 2024 г., все права защищены.

Аналитический центр

Мадина Кабжалялова
Санжар Калдаров
Акбобек Ахмедьярова

+7 (727) 339 43 86

m.kabzhalyalova@halykfinance.kz

s.kaldarov@halykfinance.kz

a.akhmedyarova@halykfinance.kz

Адрес:

Halyk Finance
пр. Абая, 109 «В», 5 этаж
A05A1B9, Алматы, Республика Казахстан
Тел. +7 727 331 59 77
www.halykfinance.kz

Bloomberg

HLFN

Refinitiv

Halyk Finance

Factset

Halyk Finance

Capital IQ

Halyk Finance