

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

кандидата экономических наук, доцента кафедры мировой экономики
ФГБОУ ВПО «СПбГУ» Капусткина Вадима Игоревича на диссертационную
работу Петровой Марины Алексеевны «ВЛИЯНИЕ
ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ НА РАЗВИТИЕ
АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА РОССИИ», представленную на соискание
ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.14 –
Мировая экономика

1. Актуальность избранной темы диссертационного исследования

Тема исследования Петровой М.А. актуальна и вызывает большой интерес российских и зарубежных научных исследователей. Актуальность выбранной темы обусловлена потребностью более глубокого изучения российского автомобилестроения и автомобильного рынка, практической необходимостью выявления путей совершенствования развития автомобильной промышленности России и отдельных подсекторов, ее составляющих. В свою очередь, столь пристальное внимание к данной проблеме объясняется тем вкладом, который вносит автомобилестроение и смежные с ним отрасли в отечественный ВВП и повышение конкурентоспособности национальной экономики России,. Кроме того, как правильно отмечает автор: «эффективность развития автомобильной промышленности во многом предопределяет динамику и уровень развития смежных отраслей (производства стали, алюминия, меди, свинца, синтетического и натурального каучука, нефтепродуктов, электроники и сферы услуг), а значит, и уровень социально-экономического развития, и платежеспособный спрос, и т.д.»

Внешнеэкономическая политика многих стран, включая и Российскую Федерацию, подразумевает целый ряд мер, направленных на поддержку и развитие различных отраслей, в том числе, и такой значимой, как автомобильная промышленность. Инструменты внешнеэкономической политики и эффективность их применения во многом определяют потенциал исследуемой в диссертации отрасли. Таким образом, избранная тема исследования представляется актуальной для современной экономической науки как в теоретическом, так и в практическом плане.

2. Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертационном исследовании

Основные научные положения, сформулированные автором в диссертационном исследовании, являются принципиально верными и обоснованными. В пользу данного утверждения свидетельствует ряд фактов: а) использование автором широкого перечня общенаучных методов исследования, в том числе методов исторического, синхронного, логического и системного анализа, научной абстракции, прогнозирования, сравнения и аналогии, дедукции и индукции, а также ряд других методов

и подходов; б) приведение в тексте диссертационного исследования исчерпывающих аргументов, носящих логический и содержательный характер; в) активное использование большого количества теоретических, фактологических и статистических материалов; г) апробация основных положений диссертационного исследования на различных, в том числе, и международных научно-практических конференциях.

Также обоснованность основных положений, выводов и рекомендаций автора обеспечена их публикацией в 8 научных статьях (3 из них – в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ). Общий объем научных трудов составил 3,52 п.л.

3. Достоверность и новизна научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации

Достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных автором в диссертационной работе, обеспечивается использованием комплекса научных методов исследования и достаточным объемом исследуемого материала, а также обуславливается логическим доказательством выдвигаемых положений.

Научная новизна данного исследования состоит в комплексной характеристике автомобилестроения и авторынка РФ и определении наиболее эффективных инструментов внешнеэкономической и торговой политики для развития автомобильной промышленности и автомобильного рынка России и разработке предложений по оптимизации их применения в соответствии с обязательствами в рамках ВТО, а также в целях повышения национальной и международной конкурентоспособности отрасли и ее доли в ВВП.

В диссертационном исследовании Петровой М.А. можно выделить ряд положений и результатов, содержащих научную новизну:

1. Обоснованы условия использования конкретных инструментов экономической, инвестиционной, валютной и торговой политики, в зависимости от уровня экономического развития страны и ее ориентацией на импортозамещение (пошлины, квоты, лицензирование ввоза, валютное регулирование, налоговые льготы и субсидирование производств внутри страны) или на экспорт (предоставление финансовых и налоговых льгот для отраслей, производящих продукцию на экспорт, одновременно со снижением импортных барьеров, позволяющим снижать издержки за счет удешевления импортных комплектующих).
2. Определены основные типовые стадии развития мирового автомобилестроения на основе ПИИ: импорт готовых автомобилей (как предварительный этап), сборка автомобилей ведущих мировых производителей на местном производстве с использованием импортных деталей, сборка автомобилей с использованием компонентов,

произведенных на территории страны, серийное производство автомобилей с ориентацией на экспорт. Сделан и обоснован вывод о том, что российское автомобилестроение в настоящее время осуществляет переход к 3 этапу (промышленная сборка), предполагающему повышение уровня локализации, использования местных компонентов.

3. Выявлен целый ряд основных причин кризисных тенденций в автомобилестроении: высокая эластичность спроса по доходу, характерная для данного вида продукции – снижение покупательского спроса из-за высокого уровня экономической неопределенности и сокращения рабочих мест на многих предприятиях, свертывание кредитных программ для потребителей, что привело к перепроизводству автомобилей, а также ограниченный доступ к кредитным ресурсам для пополнения оборотных средств производителей.
4. Доказано, что в условиях конкуренции в привлечении иностранных инвестиций, являющихся определяющим фактором развития мирового автомобилестроения, перед странами с формирующимися рынками стоит задача одновременного стимулирования прямых иностранных инвестиций и их оптимального регулирования. На основе опыта стран, которым удалось создать развитое и эффективное автомобилестроение, выделены основные методы, применяемые для регулирования ПИИ: высокие импортные пошлины на конечную продукцию и комплектующие для ее производства на иностранных предприятиях внутри страны; требования по локализации производства; ограничение доли иностранного партнера в совместном предприятии; требования относительно обязательного экспорта определенной доли произведенной продукции; налоговые льготы; регулирование валютного курса.
5. С учетом обязательств РФ, принятых в рамках ВТО, разработаны предложения по применению наиболее эффективных инструментов внешнеэкономической политики, направленных на повышение конкурентоспособности российского автомобилестроения и создание благоприятного климата для развития производства на территории страны (рационализация импорта, включая реализацию принципа эскалации таможенного тарифа; постепенное уменьшение значения фискальной функции таможенного тарифа; обеспечение стабильности и транспарентности инструментов внешнеэкономической политики; упрощение таможенных процедур; изменение практики оформления утилизационного сбора, снижение налога на прибыль в обрабатывающей промышленности, стимулирование кредитования и лизинга автомобилей).

В целом, диссертация Петровой М.А. представляет собой оригинальное исследование, обладающее научной новизной и высокой теоретической и практической значимостью. Основные положения, результаты и выводы, сформулированные автором в диссертационном исследовании, являются серьезным вкладом в изучение важных и актуальных вопросов развития российского автомобилестроения и автомобильного рынка, экономического

сотрудничества российских автомобильных компаний с иностранными партнерами и могут быть использованы ими при разработке документов стратегического планирования. Также отдельные материалы рассматриваемого диссертационного исследования могут найти своё применение при формировании учебных курсов в рамках следующих дисциплин: «Мировая экономика», «Международные экономические отношения», «МЭО России», «Управление внешнеэкономической деятельностью», «Экономическая конъюнктура», «Мировые товарные рынки и цены», «Экономическое прогнозирование», «Международная торговля и конъюнктура мировых товарных рынков» и др.

В то же время следует отметить отдельные спорные моменты и недостатки, содержащиеся в работе:

1. Цель работы, обозначенная во «Введении» (с. 8), не достаточно соответствует названию, а задачи (на сс. 8-9) - структуре работы. Кроме того формулировка цели и отдельных задач не совсем удачна.
2. Также не совсем удачна формулировка материала, выносимого в качестве первого, третьего, четвертого и пятого пунктов научной новизны на сс. 10-12. На наш взгляд научная новизна может быть уточнена в соответствии с предложениями официального оппонента.
3. Спорным выглядит утверждение автора на с. 14 о том, что к «традиционным формам МЭО» не относится международный трансфер интеллектуальной собственности. Требуется уточнения утверждение автора на с. 36 о том, что к «в октябре 1973 г. ОПЕК объявила о введении эмбарго на поставки нефти в страны Запада», так как эмбарго было введено только в отношении США, Нидерландов и ЮАР, где утверждается, что «дотации на утилизацию машин старше 9 лет в Германии» являются инструментом политики протекционизма и на с. 97, что «в Белоруссии и Казахстане нет собственного производства (автомобилей)».
4. На с.28 автор ошибочно относит к «странам Юго-Восточной Азии - Японии, Гонконг и Тайвань», а на с. 54 ошибочно называет единой компанией «Рено-Ниссан», хотя в данном случае речь идет об альянсе компаний «Рено» и «Ниссан».
5. Автор, уделяет недостаточное внимание влиянию присоединения РФ к ВТО (в части возможности выполнения соглашений о промсборке), а также влиянию интеграции в рамках Таможенного союза (ТС) России, Белоруссии и Казахстана на развитие отечественного автомобилестроения и автомобильного рынка. Хотелось бы, чтобы автор более подробно пояснил как присоединение России к ВТО (в части возможности выполнения

соглашений о промсборке) и участие в ТС может повлиять на развитие автомобилестроения и автомобильного рынка РФ.

Тем не менее, вышеперечисленные замечания не имеют принципиального характера, не снижают ценности рассматриваемого диссертационного исследования и не влияют на полученные автором результаты.

4. Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о порядке присуждения ученых степеней

Ключевые положения, выводы и рекомендации диссертационного исследования были отражены в опубликованных автором научных трудах и прошли серьезную апробацию. Автореферат диссертации оформлен правильно и соответствует содержанию работы.

В целом диссертация Петровой М.А. представляет собой законченную научно-исследовательскую работу на актуальную тему. Исследование выполнено на высоком научном уровне и соответствует пунктам «8», «9» и «15», частично пунктам «23», «29» Паспорта специальности 08.00.14 – Мировая экономика. Диссертационное исследование на тему «ВЛИЯНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ НА РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА РОССИИ» соответствует требованиям п. 7 Положения Правительства РФ «О порядке присуждения учёных степеней», предъявляемым к кандидатским диссертациям, а ее автор, Петрова Марина Алексеевна, заслуживает присуждения ей ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.14 – Мировая экономика.

Официальный оппонент:
кандидат экономических наук,
доцент кафедры мировой экономики
ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский
Государственный Университет»

Капу Капусткин В.И.

