

УДК 339.9

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИЛИАЛОВ МИРОВЫХ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ КОРПОРАЦИЙ НА ЭКОНОМИКУ РФ

Зуева Н. А.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского, Симферополь, Российская Федерация

E-mail: vanyushkin2@yandex.ru

В работе осуществлена оценка влияния деятельности филиалов мировых автомобилестроительных корпораций на экономику Российской Федерации. Проведена оценка влияния программ господдержки и режима «промышленной сборки» на автомобилестроительную отрасль. Проанализирована статистика продаж иностранных автомобилей российского производства в сравнении с продажами автомобилей отечественных брендов и ввезенных иномарок. Обоснована необходимость увеличения уровня локализации производства в сложившейся экономической ситуации в РФ.

Ключевые слова: экономика, автомобилестроение, филиал, корпорация.

ВВЕДЕНИЕ

Автомобилестроительная отрасль является одной из важнейших отраслей машиностроения и имеет комплексный характер воздействия на экономику государства. Во многих странах, в том числе и в России, автомобильная отрасль признана стратегической, поскольку она обеспечивает развитие многих смежных отраслей экономики, освоение высоких технологий, создание конечного продукта с высокой долей добавленной стоимости, а также занятость населения и налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

Основная цель данной работы – оценка влияния деятельности филиалов мировых автомобилестроительных корпораций на экономику РФ.

Исходя из цели работы, задачами являются: оценка текущего состояния автомобилестроительной отрасли и ее основных субъектов; выявление роли господдержки на изменение объемов продаж автомобилей; изучение динамики автомобильного рынка России и роли влияния углубления локализации производства на изменение цены готовой продукции.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Исследованиям влияния деятельности филиалов автомобилестроительных ТНК на экономику России, роли госпрограмм и углубления локализации для увеличения конкурентоспособности автомобилестроительных предприятий, а также повышения эффективности производства автомобилей посвящены научные труды таких авторов: Н. Б. Демидова, С. А. Варвуса, А. А. Хлуса, А. М. Бутов, а также статьи и данные аналитических агентств PwC, Эксперт, Автостат. Однако в них недостаточно охарактеризовано влияние деятельности филиалов мировых автомобилестроительных корпораций на экономику РФ, что указывает на актуальность выбранной темы исследования.

На текущий момент автомобильная промышленность Российской Федерации совместно с торговлей и обслуживанием автотранспортных средств создает 1,69 % ВВП страны, обеспечивая рабочими местами более чем 400000 человек непосредственно в компаниях-производителях автомобилей и комплектующих.

Значение развития автомобилестроительной промышленности в России как стратегической отрасли определяется необходимостью стимулирования смежных отраслей промышленности, решения проблемы технологического развития отечественного автопрома, а также уменьшения импорта автомобилей из-за границы путем импортозамещения.

В условиях нестабильной экономической ситуации автомобилестроительный сектор РФ стал зависим от государственной поддержки. Влияние госпрограмм и программы стимулирования спроса достигло критической величины: господдержка обеспечила продажу за полгода больше половины из 500 тыс. выпущенных автомобилей. За шесть месяцев 2016 года почти 275 тыс. автомобилей было реализовано с использованием мер господдержки (см. рис. 1). В 2017 году из федерального бюджета на государственную поддержку автомобилестроительного сектора будет выделено 62 млрд руб. [1].

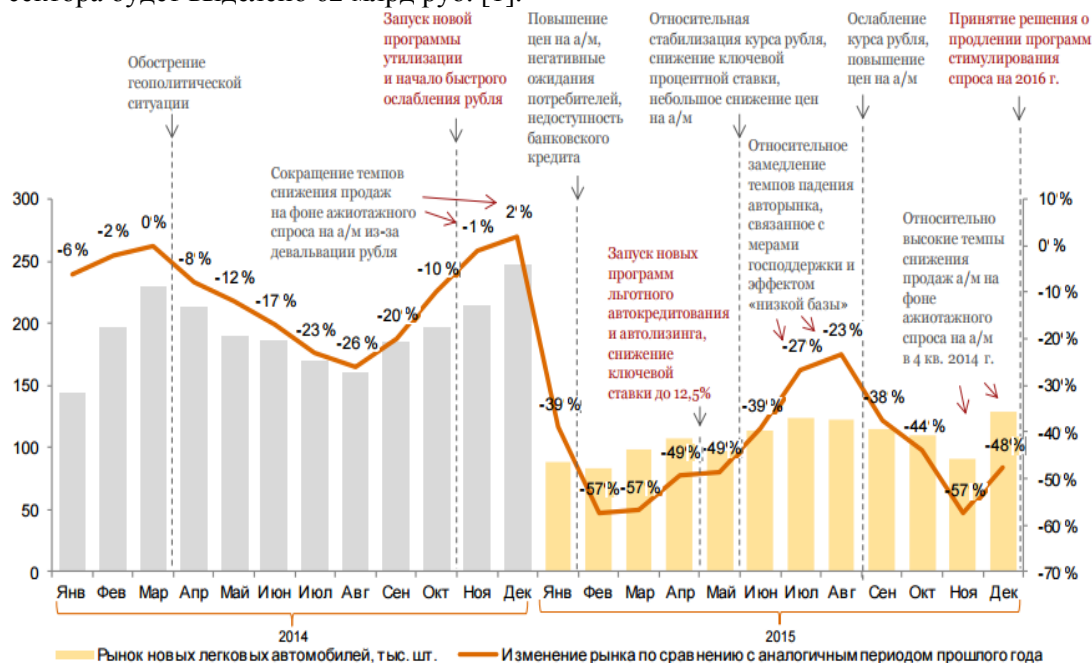


Рис. 1. Динамика продаж новых легковых автомобилей по месяцам за 2014–2015 гг. [2].

Данные на рис. 1 указывают на зависимость повышения объемов продаж новых легковых автомобилей в период с 2014 по 2015 годы от введения программ государственной поддержки и программы стимулирования спроса. Так, в октябре 2014 года была введена программа утилизации старых автомобилей, что сказалось на увеличении продаж (+12%). В 2015 году была введена программа льготного автокредитования и автолизинга, также продлена программа стимулирования спроса.

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИЛИАЛОВ МИРОВЫХ..

С апреля по август 2015 года объемы продаж возросли на 26 %, затем произошел постепенный спад на фоне ослабления курса рубля и ажиотажного спроса в 4 кв. 2014 года. Главные факторы, повлиявшие на сокращение, – это девальвация рубля, высокая инфляция, падение покупательной способности. Падение за 2015 год составило 37,5 %. Падение объемов продаж продолжается и в 2016 г. из-за сокращения спроса на легковые автомобили и увеличения стоимости их импортных комплектующих.

Уже несколько лет на российском автомобильном рынке лидером по количеству продаж является марка Лада компании «АвтоВАЗ». За шесть лет управления альянсом Renault–Nissan компанией АвтоВАЗ российское машиностроение получило двукратное снижение степени локализации автопрома, потеряло более тысячи уникальных технических компетенций, закрыло свыше 250 обрабатывающих предприятий и лишилось 1,4 млн высококвалифицированных рабочих мест.

Объем же заказов тольяттинского концерна внутри страны (равно и выручка поставщиков), как показал мониторинг журнала «Эксперт», сократился в четыре раза из-за уровня локализации готового продукта. Большинство агрегатов и узлов новых автомобилей, разработанных в АвтоВАЗе, производятся методом отверточной сборки, причем, как правило, всего из нескольких, уже подогнанных друг под друга комплектующих, ввозимых из-за рубежа. Двигатели, как и коробки передач, практически полностью (на 93 %) состоят из импортных компонентов, что приводит к удорожанию автомобиля.

Сокращение локализации и переход на импортные комплектующие происходили плавно: ежегодно примерно по 6–7 %. Резкий скачок произошел только в 2014 году при запуске в эксплуатацию нового конвейера. По данным аналитического агентства «Автостат», за первое полугодие 2014 года производство Lada сократилось на 13,2 % – до 179 тыс. машин, а контрактная сборка автомобилей альянса Renault–Nissan (Nissan Almera, Renault Logan, Renault Sandero, Datsun on-Do) выросла более чем в 10 раз (с 3,4 тыс. до 39,3 тыс. единиц) [3].

В целях обеспечения технологического развития отечественного автомобилестроения, создания условий для привлечения иностранных инвестиций в развитие российской автомобилестроительной отрасли, создания новых рабочих мест, согласно постановлению Правительства Российской Федерации, в 2006 году были введены режимы «промышленной сборки» автомобилей и автомобильных компонентов. Режим «промышленной сборки» был введен на основе прогнозов роста автомобильного рынка в условиях растущего импорта автомобилей и стагнации отечественного автопрома.

На сегодня в России для отдельных предприятий действует режим промышленной сборки, который предусматривает снижение пошлины на ввозимые комплектующие с 15–25 % до 0–5 %.

Введение режима «промышленной сборки» обеспечило приток иностранных инвестиций в развитие российского автомобилестроения, создание современных производств, перенос в Россию передовых технологий и инженерных компетенций. Ведущие международные автоконцерны, выпускающие более 90 % мирового

объема автомобилей, создали свои производства в российских регионах. Сегодня в России реализуется 31 проект по производству современных автомобилей: Volkswagen, General Motors, Toyota, Ford, Nissan, Renault, Citroen, Kia, Hyundai, Peugeot, Mitsubishi, Hyundai, Mazda, Skoda и пр. (см. табл. 1).

Таблица 1
Оборот филиалов иностранных автомобилестроительных компаний в России за 2014–2016 гг., в млрд руб. [4]

Компания/филиал	Страна базирования	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Toyota Motor	Япония	231	249	230
Volkswagen Group	Германия	241	231	171
Мерседес-Бенц / Daimler	Германия	120	148	157
Hyundai Motor	Корея	112	125	105
Моторс Рус / Kia Motors	Корея	121.75	126	105
Ниссан Рус / Nissan	Япония	125	152	97
Рено Россия/Renault	Франция	106	111	85
БМВ Русланд Трейдинг / BMW Group	Германия	80.77	88	77
Ягуар Ленд Ровер / Jaguar Land Rover	Великобритания	58	62	51
Форд Соллерс Холдинг / Ford Motor	США	84	55	42
ММС Mitsubishi Motors	Япония	72	78	40

На территории субъектов РФ построены современные заводы с суммарной производственной мощностью более 2 млн автомобилей в год. Автопроизводители инвестировали в эти заводы более 180 млрд руб., ими создано более 25 тыс. новых рабочих мест.

Динамика российского рынка продаж автомобилей представлена в табл. 2. Приведенные в ней данные свидетельствуют о значительном снижении продаж автомобилей на отечественном рынке. При этом в 2015 году продажи уменьшились еще более значительно, чем в 2014 году. Снижение продаж связано с уменьшением платежеспособности населения в результате влияния санкционной политики ряда западных стран.

Таблица 2
Динамика российского автомобильного рынка в 2013–2015 гг. [5]

Группы автомобилей по месту производства	Продажи, тыс. ед.			Изменения 2014/2013		Изменения 2015/2014	
	2013	2014	2015	Абсолют. тыс. ед.	Прирост, %	Абсолют. тыс. ед.	Прирост, %
Отечественные бренды	480	410	325	-70	-14,5	-85	-20,6
Иномарки российского производства	1310	1280	875	-30	-2,2	-405	-31,6
Импортные новые автомобили	810	650	401	-160	-19,7	-249	-38,2
Всего	2600	2340	1601	-260	-10	-739	-31,58

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИЛИАЛОВ МИРОВЫХ...

Уменьшение продаж имеет свои особенности. Если в 2014 году продажи отечественных машин уменьшились на 14,5 %, а ввезенных в Россию иномарок – на 19,7 %, то объемы продаж иномарок российского производства снизились только на 2,2 %. Однако в 2015 году снижение по данной группе автомобилей увеличилось до 31,6 %. Сложив отрицательные приросты, характеризующие падение продаж за период с 2013 по 2015 годы, построим следующую диаграмму (см. рис. 2).

График на рис. 2 свидетельствует о том, что продажи иномарок российского производства в большей мере устойчивы в условиях снижения реальных доходов населения, о чем свидетельствует минимальное снижение объемов их продаж, составляющее 34 %.

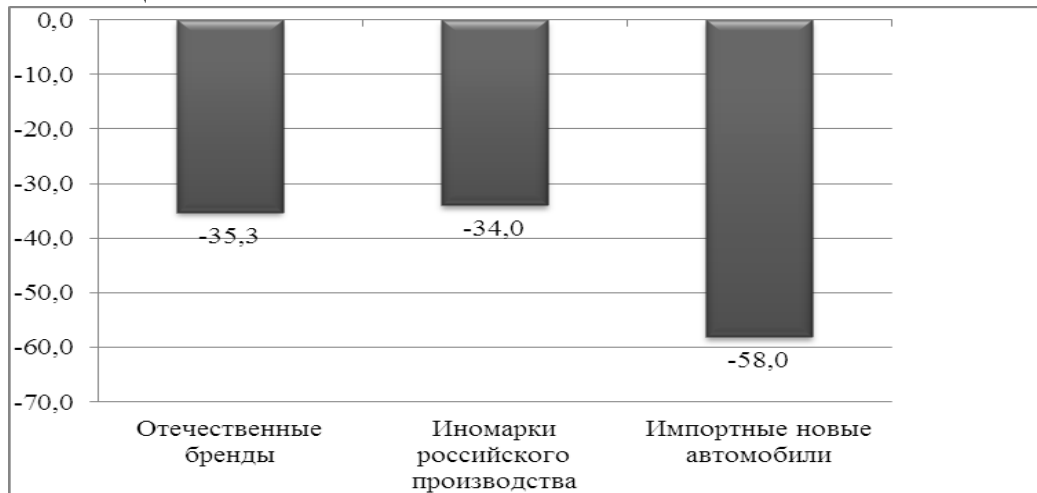


Рис. 2. Снижение продаж за 2013 годы по группам автомобилей.

В структуре продаж иномарки российского производства являются лидерами (55 %) и опережают другие категории более чем в 2 раза, что видно из графика, представленного на рис. 3.

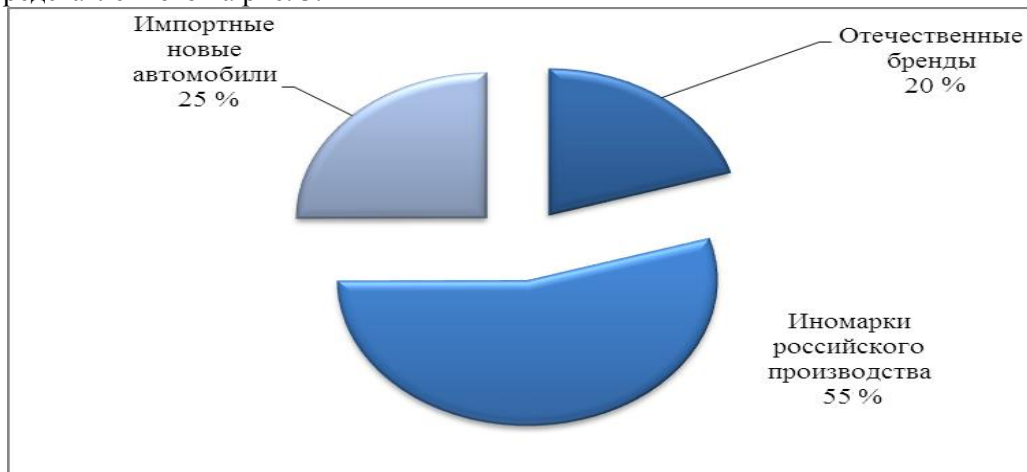


Рис. 3. Структура продаж автомобилей в России в 2015 году.

Данные на рис. 3 указывают на высокую привлекательность автомобилей, произведенных дочерними предприятиями международных концернов для отечественных покупателей.

Данные по продажам в денежном измерении представлены в таблице 3.

Согласно табл. 3, по итогам 2014 года в стране было продано 2,34 млн новых легковых автомобилей. Результатом девяти месяцев 2015 года стала продажа 1,1 млн штук, что на 41 % меньше, чем в аналогичный период 2014 года. Критическое влияние на динамику продаж оказала произошедшая во второй половине 2014 года девальвация рубля. Во-первых, ее результатом стало значительное падение объемов импорта новых автомобилей (за первое полугодие 2015 года импорт сократился на 53 %). Во-вторых, российские производители автомобилей, использующие импортные комплектующие, столкнулись с неизбежным в этом случае ростом себестоимости и начали повышать цены на свою продукцию, что негативно сказалось на потребительском спросе (падение на 24,8 %).

Таблица 3

Динамика автомобильного рынка России, млрд долл. США [5]

Группы автомобилей по месту производства	Продажи, млрд долл.			Изменения 2014/2013		Изменения 2015/2014	
	2013	2014	2015	Абс. млрд долл.	Прирост, %	Абс. млрд долл.	Прирост, %
Отечественные бренды	5,9	4,4	3,8	-1,5	-25,4	-1,0	-12,7
Иномарки российского производства	34,6	30,6	23,0	-4	-11,5	-8,0	-24,8
Импортные новые автомобили	28,5	23,2	15,7	-5,3	-18,5	-7,0	-32,1
Всего	69	58,2	42,5	-10,8	-15,6	-16,0	-26,8

Из табл. 3 видно, что в 2015 г. спад продаж иномарок российского производства на 8,8 % превысил спад продаж импортных автомобилей. При этом отечественные бренды в 2015 г. имели в 8 раз меньший спад продаж, чем иномарки российского производства. Эти данные указывают о резком падении привлекательности иномарок российского производства для потребителей, так как они зависят от поставок импортных комплектующих для производства автомобилей, которые значительно (на 20–35 %) превышают стоимость комплектующих для производства автомобилей отечественных брендов.

Для снижения себестоимости иномарок российского производства необходимым является увеличение уровня локализации, что достигается за счет строительства заводов по производству двигателей.

АвтоВАЗ, освоивший производство двигателей и коробок передач по лицензии Renault – Nissan, с 2014 года поставляет их для выпускаемых в России автомобилей. Наиболее глубокой локализации на сегодня достиг Renault (68 %) в рамках подписанного консорциумом соглашения о промторговле. Больше всего отечественных комплектующих получили Renault Logan, Sandero и Duster, причем

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИЛИАЛОВ МИРОВЫХ..

высокая степень локализации достигается, прежде всего, за счет широкой номенклатуры штампованных элементов кузова.

В 2015 году свои заводы по производству двигателей запустили в России Volkswagen и Ford. Так, концерн Volkswagen Group увеличил уровень локализации с 30 % до 50 %. Завод осуществляет полную сборку двигателей. На площадке стартует серийное производство комплектующих – блоков цилиндров моторов, головок цилиндров, коленчатых валов.

В особой экономической зоне «Елабуга» компания Ford Sollers запустила завод по производству двигателей, достигнув уровня локализации порядка 50 %. На сегодня три модели Ford российского производства оснащаются российским двигателем – Ford Fiesta и кроссовер Ford EcoSport, а также Ford Focus.

Уже с момента открытия производства Hyundai обеспечил локализацию Solaris и Kia Rio в 46 %, в том числе благодаря собственной штамповке кузовных деталей. Седаны Peugeot 408 и Citroen C4 Sedan обеспечили уровень локализации в 35 %, Toyota Camry – на 30 %, а внедорожники Mitsubishi Outlander и Pajero Sport – 20 % [6].

Как отмечают в РwC, автопроизводители отдают предпочтение локализации автомобилей массового сегмента, где целевая аудитория достаточно чувствительна к цене. В условиях продолжающейся девальвации рубля локализация автокомпонентов является одним из немногих инструментов для производителей иномарок по сдерживанию роста себестоимости автомобиля и, как следствие, цены на конечный продукт.

ВЫВОДЫ

В условиях нестабильной экономической ситуации автомобилестроительный сектор Российской Федерации стал зависим от государственной поддержки, каждый третий автомобиль, начиная с октября 2014 года, был продан при поддержке программы стимулирования спроса. Всего в рамках трех госпрограмм было продано более 560 тыс. шт. автомобилей за 2015 год, при годовом выпуске в 1,1 млн штук.

Вместе с этим при поддержке программы «промышленной сборки» российские автомобилестроительные предприятия потеряли более тысячи уникальных технических компетенций в связи с увеличением доли импорта комплектующих из-за рубежа, так как большинство на сегодня агрегатов и узлов новых автомобилей (93 %) производятся методом «отверточной сборки».

Критическое влияние на динамику рынка автомобилей оказала произошедшая во второй половине 2014 года девальвация рубля. Во-первых, ее результатом стало значительное падение объемов импорта новых автомобилей (за первое полугодие 2015 года импорт сократился на 53 %). Во-вторых, российские производители автомобилей, использующие импортные комплектующие, столкнулись с неизбежным в этом случае ростом себестоимости и начали повышать цены на свою продукцию, что негативно сказалось на потребительском спросе (падение на 24,8 %).

В данной ситуации для снижения себестоимости иномарок российского производства необходимым является увеличение уровня локализации в стране, что достигается за счет строительства заводов по производству двигателей, основных узлов и агрегатов. Таким образом, они больше не зависят от поставок импортных узлов и агрегатов, экономя при этом на сборке непосредственно в стране производства от 10 % до 20 % стоимости автокомпонентов.

Список литературы

1. Что рынок прописал // Эксперт [Электронный ресурс]. URL: <http://expert.ru/northwest/2016/13/chtoginok-propisal/>.
2. Отчет PwC. Рынок легковых и коммерческих автомобилей в России: результаты 2015 г. и перспективы развития [Электронный ресурс]. URL: <https://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/assets/auto-market-feb-161.pdf>.
3. Журнал Forbes: Почему Renault–Nissan за 5 лет так и не возродил АвтоВАЗ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.forbes.ru/sobytiya-column/kompanii/230900-pochemu-renault-nissan-za-5-let-tak-i-ne-vozrodit-avtovaz>.
4. Рейтинги Forbes: 200 крупнейших компаний России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.forbes.ru/forbes/issue/2015-10/300529-200-krupneishikh-kompanii-rossii>.
5. Сайт Федеральной службы статистики РФ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gks.ru>.
6. Информационный портал «Интерфакс»: Российский авторынок – как не стать Детройтом [Электронный ресурс]. URL: <http://www.interfax.ru/business/543114>.

Статья поступила в редакцию 10.10.2016