



УДК 338.1

DOI: 10.24412/2312-6647-2024-442-26-35

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ЭПОХУ КРИЗИСОВ

Гришин Алексей Владимирович

Тольяттинский государственный университет,

Тольятти, Россия,

aleks.grisihin@mail.ru

Аннотация. Целью нашей работы было изучение влияния экономического кризиса на финансовые результаты автомобильной отрасли. Перед нами стояли следующие задачи: оценить эффективность формирования финансовых результатов в автомобильном кластере; сгруппировать и отразить результаты автомобильных кластеров российских и зарубежных производителей; выявить кластеры с низкими и высокими показателями финансовой отчетности.

Основными методами, используемыми в нашей работе, были метод оценки и метод экономико-статистического исследования данного кластера, а также сравнительный анализ конкурентов в процессе сравнения отрасли. В качестве материалов исследования использовался расчет финансовых показателей отрасли.

Одной из ключевых отраслей страны, которая влияет на стабилизацию процессов экономического развития экономики, является автомобильный кластер. Он дает импульс развитию смежных отраслей, стимулирует занятость населения, как в производстве автомобильной техники, так и в обслуживании автомобильного транспорта, повышает товароборот, укрепляет денежную систему, определяя потребность в автомобильной продукции.

В статье представлен перечень экономических показателей, необходимых для оценки автомобильной отрасли, указаны периоды с низким и с высоким финансовым показателем автомобильной отрасли.

Основным фактором в условиях рыночной экономики является обеспечение эффективности финансово-экономического управления для оптимального функционирования автомобилестроения. На основе изученной вторичной информации нами

описаны и представлены главные тенденции и перспективы развития автомобильного кластера.

Ключевые слова: стратегия развития, автомобильный кластер, финансовая отчетность, экономические показатели, рентабельность.

UDC 338.1

DOI: 10.24412/2312-6647-2024-442-26-35

ECONOMIC RESULT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN ASSESSMENT OF FINANCIAL POSSIBILITIES

Grishin Alexey Vladimirovich

Tolyatti State University,
Tolyatti, Russia,
aleks.grisihin@mail.ru

Abstract. The purpose of our work was to study the impact of the economic crisis on the financial results of the automotive industry. We were faced with the following tasks: to evaluate the effectiveness of generating financial results in the automotive cluster; group and reflect the results of automotive clusters of Russian and foreign manufacturers; identify clusters with low and high financial reporting performance.

The main methods used in our work were the assessment method and the method of economic and statistical research of this cluster, as well as a comparative analysis of competitors in the process of industry comparison. Calculation of financial indicators of the industry was used as research materials.

One of the key industries in the country that influences the stabilization of economic development processes is the automotive cluster. It gives impetus to the development of related industries, stimulates employment, both in the production of automotive equipment and in the maintenance of road transport, increases trade turnover, strengthens the monetary system, determining the need for automotive products.

The article presents a list of economic indicators necessary to evaluate the automotive industry, indicating periods with low and high financial indicators of the automotive industry.

The main factor in a market economy is to ensure the efficiency of financial and economic management for the optimal functioning of the automotive industry. Based on the studied secondary information, we described and presented the main trends and prospects for the development of the automotive cluster.

Keywords: development strategy, automotive cluster, financial reporting, economic indicators, profitability.

Введение

В условиях экономической стагнации и резкого падения продаж автомобилей отрасль начала стремительно сокращаться, в 2020 году — на 14,2 % по сравнению с 2019 годом [1].

Для развития в новых условиях автомобильная отрасль загружена не полностью, экономика балансирует между кризисами, в результате наблюдается нестабильность автомобильного кластера.

Большая цена на автомобили не способствует изменению спроса в отрасли, и это очевидно, учитывая проинфляционные опасности автомобильного кластера. Кризис в автомобильной отрасли уже локальный, рынок России сейчас сам по себе, без поддержки ключевых мировых автопроизводителей.

Угроза кризиса сопрягается с глобальными финансовыми недостатками новых экономических факторов, что приводит к уходу из России большинства автомобильных брендов. Кризис экономически важен для отрасли (имеется в виду сам процесс как драйвер развития).

Количественные показатели российского рынка легковых автомобилей снизились в 2019 году, по сравнению с 2018 годом. Так, продажи новых автомобилей сократились на 2,3 %. Максимальное снижение имело место в самом большом сегменте (иностранные модели), собираемые на территории России (–4,7 %).

Самыми продаваемыми моделями на территории РФ за 9 месяцев в 2019 году были Lada Granta, Lada Vesta, Kia Rio, Hyundai Creta и Hyundai Solaris.

Ниже мы рассмотрим реализацию иностранных автомобилей в России в 2019 году (табл. 1)¹.

Таблица 1

Реализация иностранных автомобилей в России в 2019 году (тыс. шт.)

№	Марка	Продажа автомобилей	Соотношение цен
1	Renault	145	+6 %
2	Volkswagen	104,4	–2 %
3	Toyota	103,6	–5 %
4	Skoda	88,6	+9 %
5	Nissan	65	–20 %
6	Mercedes-Benz	42,0	+11 %

Источник: составлено автором на основании данных, представленных на автопортале «За рулем Кубань» [2].

Увеличивающаяся в настоящее время внутренняя глобализация, повышение конкуренции и непрозрачность внешней среды требуют от автомобильного кластера высокого потенциала финансовой устойчивости, подвижности

¹ *Куправа О.* Российский авторынок стал четвёртым в Европе // Автопортал «За рулем Кубань». URL: <https://zrkuban-ru.turbopages.org/zrkuban.ru/s/article/2020-Rossijskij-avtorynok-itogi-2019-god> (дата обращения: 08.04.2024).

внутренних систем, что, в свою очередь, позволяет адаптироваться к экономическим условиям [1].

Несмотря на довольно успешные 2018–2019 годы по продажам автомобилей в России, у автомобильных кластеров еще есть существенные проблемы, которые складываются из финансовой неопределенности самого сегмента. Главным минусом автомобильной отрасли остается довольно высокая стоимость, как на сами автомобили, так и на запчасти к ним.

Для достижения оптимистичных прогнозов в автомобильной отрасли существует множество факторов, это изначальное финансирование государством и локализация производства с сохранением госпрограмм для поддержки рынка.

Результаты оценки финансовой деятельности в автомобильной отрасли

В 2018 году АвтоВАЗ входил в состав альянса Renault – Nissan – Mitsubishi, являясь крупнейшим производителем легковых автомобилей в России, с конвейера которого в 2018 году сошло более 560 тыс. экземпляров². Рейтинг брендов и новых моделей легковых автомобилей на российском рынке в 2019 году представлен в таблице 2.

Таблица 2

Рейтинг автомобилей российской сборки и зарубежных брендов в 2019 году (тыс. шт.)

№	Бренд	2019	Модель	2019
1	«АвтоВАЗ» (Lada)	362,36	Granta	135,83
2	KIA	225,90	Rio	92,48
3	Hyundai	178,81	Solaris	58,68
4	Renault	144,99	Logan	35,39
5	VW	88,61	Tiguan	37,24
6	Toyota	103,60	RAV 4	30,63

Источник: составлено автором на основании данных, представленных на официальном сайте Ассоциации европейского бизнеса (www.aebrus.ru).

После восьми лет последовательного роста по итогам 2018 года мировые продажи легковых и легких коммерческих автомобилей снизились на 0,4 % и составили 94,9 млн единиц³.

² «АвтоВАЗ» в 2018 году получил 5,86 млрд рублей прибыли по МСФО против убытка годом ранее // Новости в России и мире — ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6392588> (дата обращения: 09.04.2024).

³ Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли. Март 2019 года // StaffDroid: [сайт]. URL: <https://staffdroid.ru/wp-content/uploads/2022/05/ey-automotive-sector-overview-2019-rus.pdf> (дата обращения: 10.04.2024).

В оценке «Автостатом» отражена продажа автомобилей по сегментам за февраль 2019 года. В этот финансовый отчет мы не берем оценку компании «КАМАЗ» за 2019 год, хотя его показатели увеличились на 23 % (до 4,3 тыс. автомобилей) и стали стабильны (продажи автомобилей полной массой свыше 14 тонн не входят в это сегмент).

Российские автозаводы по итогам восьми месяцев 2019 года увеличили объемы производства на 1,3 %, выпустив, согласно данным Росстата, более 1 млн автомобилей.

Финансовые показатели российского рынка автомобилей снизились в 2019 году по сравнению с 2018 годом, продажи новых автомобилей сократились на 2,3 % с 1669 тыс. до 1631 тыс. автомобилей, показатели зарубежных моделей снизились в России на 4,7 %.

В западной части Европы объемы производства были следующими: канадская отрасль показала результаты в районе 2 млн 018 тыс. шт. (–1,2 %), Южная Корея — 1 млн 177 тыс. шт. (+1,4 %). Ассоциация европейского бизнеса прогнозировала в 2018 году, что продажи увеличатся в диапазоне 3,6 %⁴.

В ассоциации европейского бизнеса в 2018 году было продано 1 млн 801 тыс. автомобилей (табл. 3).

Таблица 3

**Реализация российских автомобилей
в 2018–2019 году (шт.)**

№	Марка	2018	2019
1	Лада	360 204	362 356
2	ГАЗ	60 677	63 910
3	УАЗ	41 252	38 892
	Итого	462 133	465 158

Источник: составлено автором на основании данных, представленных на официальном сайте «Авторевью» (www.autoreview.ru).

УАЗ входил в 2018 году в концерн группы «СОЛЛЕРС», предприятием было произведено в 2018 году 21,3 тыс. машин (–15,2 %), реализовано 13,3 тыс. автомобилей (–17 %)⁵.

⁴ 2020 год оказался для КАМАЗа прибыльным, несмотря на кризис // Дром Новости — Автомобильные новости. URL: <https://news.drom.ru/83205.html?ysclid=ltlib5in7r950124402> (дата обращения: 20.02.2024).

⁵ «УАЗ» улучшил прогноз на 2018 г. по росту своих продаж и в целом по рынку // Финмаркет — новости экономики. URL: <http://www.finmarket.ru/news/4849278> (дата обращения: 10.04.2024).

Сравнительный анализ динамики автомобильного кластера

Российские предприятия заметно отстают: ГАЗ выпускает Skoda и Volkswagen, объемы на УАЗ составляют лишь порядка 1,5 % от общероссийского производства.

Согласно отчетности, финансовые показатели компании «КАМАЗ» в 2020 году составляли 185 млрд 868 млн рублей, что больше, чем в 2019 году на 16 %⁶. В 2019 году компания «КАМАЗ» повысила свои позиции на российском рынке, показатели автомобилей полной массой больше 14 тонн поднялась до 47,5 % (+3,3 % по сравнению с 2019 годом). В 2020 году компания «КАМАЗ» продала на внутреннем рынке 32 662 грузовых сегмента, что на 7,1 % больше, чем в 2019 году⁷.

Финансовым маятником компании «КАМАЗ» является его кредиторская задолженность перед поставщиками и заказчиками. В результате — взлет до 50,2 млрд рублей (почти на 50 %) по итогам 2020 года, хотя дебиторская задолженность поставщиков и заказчиков перед заводом выросла в абсолютном выражении только до 3,3 млрд рублей⁸. Общая продажа автомобилей предприятием УАЗ в 2018 году составила 41 252 штук, динамика изменения лидеров и аутсайдеров авторынка России в 2018 году полностью зависела от прямых инвестиций⁹.

В 2019 году продажи новых автомобилей в РФ упали на 2,3 % по сравнению с 2018 годом, у Land Rover реализация снизилась на 17,1 % и 12 % соответственно, Lexus «просел» в районе 8 %¹⁰.

Таким образом, доля компании «КАМАЗ», по финансовой отчетности за январь – февраль, выросла и составила 50 % против 41 % в 2018 году, автомобили в штуках представлены 10 моделями за отчетный период февраля 2019 года (см. табл. 4 и 5).

В феврале 2018 года были зафиксированы следующие результаты: Volvo Trucks — 377 машин (–18,6 %), Scania — 365 машин (–8,1 %), ГАЗ — 585 автомобилей (–9,7 %), «Урал» — 308 машин (+10,8 %) [2].

В автомобильном кластере февральского рейтинга первое место занимает КАМАЗ-5490, который был реализован в количестве 667 машин (+137,4 %). Другим брендом — победителем 2018 года, — является КАМАЗ-43118

⁶ Данные взяты из официального сайта акционерного общества «Узавтосаноат» (www.uzavtosanoat.ru — дата обращения: 16.04.2024).

⁷ 2020 год оказался для КАМАЗа прибыльным...

⁸ Там же.

⁹ *Климнов А.* Очень продажный рынок. Российский автопром в 2018 году // Грузовик Пресс. URL: <https://gruzovikpress.ru/article/20560-rossiyskiy-avtoprom-v-2018-godu-ochen-prodajniy-gynok/> (дата обращения: 12.04.2024).

¹⁰ Динамика авторынка России в 2019 году // Аналитическое агентство Автостат. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/42526/> (дата обращения: 15.04.2024).

Таблица 4

**Топ-10 моделей рынка грузового автотранспорта в России
в феврале 2019 года (шт.)**

№	Модель	Февраль 2019	Февраль 2018	Изменение	2 мес. 2019	2 мес. 2018	Изменение
1	КАМАЗ-5490	667	281	137,4 %	844	386	118,7 %
2	КАМАЗ-43118	522	540	-3,3 %	1037	969	7,0 %
3	КАМАЗ-65115	401	320	25,3 %	763	619	23,3 %
4	ГАЗ ГАЗОН (next)	392	452	-13,3 %	719	833	-13,7 %
5	КАМАЗ-6520	299	329	-9,1 %	543	506	7,3 %
6	VOLVO FH	293	337	-13,1 %	413	639	-35,4 %
7	MERSEDES – BENZ ACTROA	209	283	-26,1 %	425	473	-10,2 %
8	URAL-4320	165	110	50,0 %	300	208	44,2 %
9	MANTGS	143	180	-20,6 %	303	323	-6,2 %
10	SCANIA G	132	162	-18,5 %	342	323	5,9 %
	Всего по России	5724	6030	-5,1 %	10 862	10 862	0,1 %

Источник: составлено автором на основании данных, представленных на интернет-портале «Движок» (www.dvizhok.ru).

Таблица 5

**Топ-10 моделей рынка грузового автотранспорта в России
в феврале 2019 года (шт.)**

№	Модель	Февраль 2019	Февраль 2018	Изменение	2 мес. 2019	2 мес. 2018	Изменение
1	КАМАЗ	2450	2033	20,5 %	4313	3489	23,6 %
2	ГАЗ	585	648	-9,7 %	1106	1236	-10,5 %
3	VOLVO	377	463	-18,6 %	668	874	-23,6 %
4	SCANIA	365	397	-8,1 %	846	792	6,8 %
5	URAL	308	278	10,8 %	533	470	13,4 %
6	MAN	280	399	-29,8 %	569	654	-13,0 %
7	MERSEDES- BENZ	247	299	-17,4 %	477	508	-6,1 %
8	MAZ	236	297	-20,5 %	565	660	-14,4 %
9	ISUZI	155	262	-40,8 %	366	442	-17,2 %
10	DAF	120	180	-33,3 %	228	301	-24,3 %
	Всего по России	5724	6030	-5,1 %	10 862	10 862	0,1 %

Источник: составлено автором на основании данных, представленных на интернет-портале «Движок» (www.dvizhok.ru).

(522 шт.) автомобилей, эти продажи упали на 3,3 %, и следующий сегмент — это КАМАЗ-65115 (401 шт.; +25,3 %), затем идут автомобили ГАЗ-NEXT (392 шт.; -13,3 %) и КАМАЗ-6520 (299 шт.; -9,1 %). Цепочка добавленной стоимости в автомобилестроении является одной из самых инновационных и торгуемых в мире [3].

По итогам 2020 года объем производства автомобилей в России сократился на 16,5 % по сравнению с 2019 годом. Выявление основных тенденций развития автомобильного кластера под воздействием мировых кризисов позволит в дальнейшей перспективе глубже понять создавшиеся проблемы отрасли. Восстановить автомобильный рынок поможет только увеличение поставок новых автомобилей в Россию, а также развитие отечественных производств. Экономический результат автомобильной отрасли в оценке финансовых возможностей формирует показатель всего кластера.

Иностранные компании как влияние мировой отрасли

Мировая автомобильная промышленность — наиболее монополизированная отрасль всего кластера. Монополизированными автомобильными компаниями являются Toyota, Volkswagen, General-Motors, Renault – Nissan – Alliance (которая, в свою очередь, входила в состав компании «АвтоВАЗ» до кризисного периода и приносила большую рентабельность России). Hyundai, Ford, Fiat, Honda, Peugeot-Citroen, Suzuki — все эти автомобильные компании обеспечивали около 82 % мирового производства, что в дальнейшем привело к острой конкуренции на мировом автомобильном рынке.

Единственным производителем полного спектра легковых автомобилей и коммерческой техники на территории Центральной Азии в 2018–2019 годах являлся Узбекистан. По производству автомобилей зарубежный рынок Узбекистана в 2018–2019 годах занимал 26-е место с годовым объемом производства 280 тыс. автомобилей [2]. Оценка главных производственных результатов автомобильной отрасли Узбекистана за 2018–2019 годы представлена в таблице 6.

Таблица 6

Результаты отрасли АО «Узавтосаноат» в 2018–2019 годах (шт.)

№	Наименование	2018	2019
1	Легковые автомобили	220 667	271 113
2	Автобусы ISUZU	904	1464
3	Грузовики ISUZU	2466	2727
4	Пикапы (D-Max)	0	32
5	Грузовики MAN, SINOTRUCK	1170	1203
6	Автобусы MAN	45	70

Источник: составлено автором на основании данных, представленных на официальном сайте акционерного общества «Узавтосаноат» (www.uzavtosanoat.ru).

В 2018 году модели Spark и Nexia признаны самыми дешевыми иномарками в России: они стоили 6900 и 7100 тыс. долларов соответственно; в то же время на внутреннем рынке Узбекистана эти модели стоят значительно дороже.

Что касается Китая и его автомобильной отрасли, то он принял два закона: «О развитии автомобильной промышленности» и «О мерах в отношении импорта автомобильных деталей», — что в дальнейшем вызвало противоречия политике США, но улучшило экономический рост автомобильной отрасли России [4].

Снижение таможенных пошлин само по себе не приведет к резкому снижению стоимости новых автомобилей на внутреннем рынке. Так, автомобили Kia, которые собираются в Узбекистане, стоят на несколько тысяч долл. США дороже, чем в России¹¹.

По статистическим данным, процент технопарков, работающих сегодня в отрасли автомобилестроения, равен порядка 11 %; помимо этого, присутствуют и другие объединения, по принципам организации, отраслевому и территориальному принципам соответствующие кластерам [5].

Российский автопроизводитель в период санкций оказался в числе главных аутсайдеров. Меньше всего пострадали автомобильные предприятия, работавшие с государственными заказами. Важнейшим фактором развития автомобильной отрасли является совершенствование внутренних процессов предприятия, что подтверждается практически всеми финансовыми результатами этого кластера. Главная необходимость кластера — это выбор целесообразной модели финансового развития для реализации в ней принципов устойчивости. Инновация собственных разработок и большое замещение иностранных автомобильных компонентов во многом уменьшает внутренние издержки, показывая высокий потребительский спрос автомобильной отрасли. Причиной спада экономического роста автомобильной отрасли России являются санкции ЕС и США, что ухудшает финансовое состояние отрасли в глобальном значении. Оценка доказывает, что нередко инновационные технологии, планируемые к использованию при создании перспективного образца автомобиля, находятся на начальном этапе разработки. Впервые созданная новая технологическая разработка непригодна для немедленного применения в отрасли, она должна пройти этапы экспериментирования. В дальнейшем, чтобы попасть на рынок и показать покупательские результаты, необходимо стимулирование, поощрение и развитие конкуренции за счет привлечения новых участников рынка автомобильного производства. Проведенное исследование позволило сделать вывод, что падение в эти годы продаж легковых автомобилей определялось стратегией автопроизводителей по локализации и стимулирующим мерам государства. В условиях сложной экономической ситуации значимое преимущество получают те игроки рынка, которые ориентированы на потребителя и способны быть стратегически важными в конкурентной среде.

¹¹ Постановление Президента Республики Узбекистан «О дополнительных мерах по ускоренному развитию автомобильной промышленности Республики Узбекистан» от 18.07.2019 г. № ПП-4397.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Рачков С. А. Факторы развития мировой автомобильной промышленности // Вестник евразийской науки. 2022. Т. 14. № 1.
2. Икрамов М. А., Икрамов М. М. Вопросы разработки маркетинговой стратегии развития автомобильной промышленности (республики Узбекистан) // Международный журнал теоретических и практических исследований. 2022. Т. 2. № 4. С. 50–58. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-razrabotki-marketingovoy-strategii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-respubliki-uzbekistan/viewer>
3. Кондратьев В. Б. Трансформация глобальных цепочек стоимости: опыт трех отраслей // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 3.
4. Чжу Ц., Вэй Ю. Китай и ВТО. Трудное вступление и становление в качестве лидера // Вестник международных организаций. 2022. Т. 17. № 3. С. 7–22.
5. Гредасова Е. Е., Подборнова Е. С. Особенности организации и государственной поддержки инновационного развития автомобилестроительных кластеров // Вестник Самарского университета. Экономика и управление. 2022. Т. 13. № 1.

References

1. Rachkov S. A. Factors in the development of the global automotive industry // Bulletin of Eurasian Science. 2022. Vol. 14. No. 1.
2. Ikramov M. A., Ikramov M. M. Issues of developing a marketing strategy for the development of the automotive industry (Republic of Uzbekistan) // International journal of theoretical and practical research. 2022. Vol. 2. No. 4. P. 50–58. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-razrabotki-marketingovoy-strategii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-respubliki-uzbekistan/viewer>
3. Kondratiev V. B. Transformation of global value chains: experience of three industries // World Economy and International Relations. 2020. Vol. 64. No. 3.
4. Zhu C., Wei Yu. China and the WTO. Difficult entry and formation as a leader // Bulletin of international organizations. 2022. Vol. 17. No. 3. P. 7–22.
5. Gredasova E. E., Podbornova E. S. Features of organization and state support for innovative development of automotive clusters // Bulletin of Samara University. Economics and management. 2022. Vol. 13. No. 1.

Информация об авторе / Information about author

Гришин Алексей Владимирович — аспирант, Тольяттинский государственный университет, Тольятти, Россия.

Grishin Alexey Vladimirovich — Postgraduate Student, Tolyatti State University, Tolyatti, Russia.

aleks.grishin@mail.ru