

УДК 33

АНАЛИЗ РЫНКА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ДЕМЧЕНКО Д.А.

Бакалавр менеджмента в торговле, студент
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса,
г. Владивосток, Российская Федерация

Аннотация: в данной статье проводится анализ автомобильной промышленности в Российской Федерации относительно принятой в 2010 г. «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года», в частности рассматриваются такие показатели как объёмы производства и продаж

Ключевые слова: кластер, автомобильный кластер, объём производства, объём продаж, автомобильная промышленность, стратегия развития автомобильной промышленности в РФ

MARKET ANALYSIS OF AUTOMOTIVE INDUSTRY IN RUSSIAN FEDERATION

Demchenko D. A.

Abstract: this paper analyzes the automotive industry in the Russian Federation concerning the adopted in 2010 «Strategy of development of car industry of the Russian Federation for the period till 2020», in particular, such indicators as the volume of production and sales

Key words: cluster, automotive cluster, the volume of production, sales, automotive industry, strategy of development of automobile industry in Russia

В современном мире невозможно представить инфраструктуру без транспортных услуг, которые имеют особое место в среде доставки, перевозки и просто ежедневного удобства. В связи с чем, огромное количество стран импортирует и экспортирует транспортные средства во множество точек мира, доказательством этого может служить занимаемая доля экспорта и импорта в ВВП страны. А также они сотрудничают вместе, создавая крупные инвестиционные проекты по строительству заводов и наладке производства своих автомобилей, которые образуют автомобильные кластеры на территории субъектов РФ. [1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11] Именно это стало причиной проектирования стратегического плана по развитию автомобильной промышленности РФ на период до 2020 года. В связи с чем, автомобильные кластеры сейчас как никогда актуальны и имеют всё большее распространение на территории нашей страны. [1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11]

Цель данной статьи: проанализировать рынок производства отечественных автомобилей и уровень продаж отечественных и иностранных автомобилей за период 2010-2016 гг. в РФ, а также оценить степень соответствия или отклонения фактического производства и уровня продаж с плановыми значениями, основываясь на стратегическом плане развития нашей автомобильной промышленности.

В качестве главных источников информации по данной теме использовалась статистика Росстата и «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» утверждённая Минпромторгом РФ. [12]

На данный момент в Российской Федерации существуют четыре крупных автомобильных кла-

стера: Центральный, Северо-западный, Приволжский и Дальневосточный кластер.

Центральный региональный автомобильный кластер Калужской и Московской областей представлен такими заводами как АвтоФрамос, Вольво Восток, Ликинским автобусным заводом и заводом Фольксваген Групп рус. По состоянию на 2014 г. он занимал 21,6% от общей автомобильной промышленности страны.

Северо-западный автомобильный кластер Калининградской, Ленинградской областей и г. Санкт-Петербурга на тот же период занял почти треть от общей доли производительности автомобильной промышленности (32,3% в 2014 г.). Он включает в себя следующие заводы: автомобильный завод «ЯРОВИТ МОТОРС», АВТОТОР Холдинг, Джeneral Моторз Авто, Ё-АВТО, Ниссан Мэнуфэкчуринг РУС, Скания Питер, ТОЙОТА МОТОР МАНУФЭКЧУРИНГ РОССИЯ, Форд Мотор Компани и Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус.

Приволжский автомобильный кластер Самарской, Нижегородской области, Удмуртской Республики и Республики Татарстан является основным и самым крупным автомобильным кластером, доля которого в 2014 г. составила 41,9%, несмотря на сильное снижение этой доли с появлением новых кластеров. Он состоит из заводов ВАЗИнтерСервис, ГАЗ, Джи Эм-АВТОВАЗ, ИЖ-Авто, КАМАЗ, НЕФАЗ, СОЛЛЕРС, СОЛЛЕРС-ИСУЗУ, ТагАЗ, Ульяновского Автомобильного Завода и АвтоВАЗ.

Самым маленьким по объемам производства (4,2%) и достаточно молодым является Дальневосточный автомобильный кластер Приморского края. Он представлен автомобильным заводом СОЛЛЕРС-Дальний Восток.

В соответствии со «Стратегией развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» ежегодная производительность автомобильных кластеров РФ должна быть следующей, которая представлена в таблице 1. [12]

Таблица 1

Плановый объём производства автомобилей за 2010-2020 гг.

В тыс. ед.

Производство автомобилей	Годы										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Легковые	635	725	891	1159	1567	2001	2397	2690	2907	3048	3150
Грузовые	44	52	68	93	131	172	209	237	257	270	280
Автобусы	12	13	15	17	21	25	28	31	33	34	35
Итого	691	790	974	1269	1719	2198	2634	2958	3197	3352	3465

Из представленных данных таблицы 1 видно, что делается упор на производстве легковых автомобилей, так как потребность у населения в них высокая, нежели в грузовых автомобилях и автобусах. При этом за десять лет автомобильные кластеры должны увеличить выпуск авто-техники с 691 единицы до 3465 единиц в год, т.е. в более чем в пять раз.

Плановый темп прироста производства автомобилей за 2010-2020 гг. представлен в таблице 2. [12]

Таблица 2

Плановый темп прироста производства автомобилей за 2010-2020 гг.

В процентах

Темпы прироста производства	Годы									
	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018	2020/ 2019
Легковые	14,17	22,90	30,08	35,20	27,70	19,79	12,22	8,07	4,85	3,35
Грузовые	18,18	30,77	36,76	40,86	31,30	21,51	13,40	8,44	5,06	3,70
Автобусы	8,33	15,38	13,33	23,5	19,05	12,00	10,71	6,45	3,03	2,94
Итого	14,33	23,29	30,29	35,46%	27,87	19,84	12,30	8,08	4,8	3,37

Как видно из таблицы 2, стратегия предполагает ежегодное увеличение производства автомобилей разных категорий с пиковым приростом 35,46% в 2014 году, а затем последующее снижение темпов прироста производства до 3,37% в 2020 г., в связи с насыщением рынка.

Фактический объём производства автомобилей за 2000-2016 гг. представлен в таблице 3. [13]

Таблица 3
Фактический объём производства автомобилей за 2010-2016 гг.
В тыс. ед.

Производство автомобилей	Годы						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Легковые	1210	1750	1970	1919,64	1660	1210	1130
Грузовые	150,4	203,95	210	209	175,40	152,6	46,4
Автобусы	40,75	42,58	56,917	52,739	42,81	36,435	31,2
Всего	1401,15	1996,53	2236,92	2181,38	1878,21	1399,04	1207,6
Темп прироста, %	-	42,49	12,04	-2,48	-13,90	-25,51	-13,68

По данным из представленных таблиц 3 видно, что фактическое производство автомобилей отличается от планового производства. При этом за 2010-2014 гг. объёмы производства автомобилей превышают плановые, однако за 2015-2016 гг. наблюдается резкий спад производства, идущий в разрез с плановыми значениями. Стоит отметить, что сокращение объёмов производства началось в 2012 г., о чём говорят данные по темпам прироста производства, представленные в таблице 3. Пик производства пришёлся на 2012 г. и составил более 2,236 млн. автомобилей, резкий спад пришёлся на 2009 г. с последующим увеличением производства и преодолением спада за два года, при этом наблюдается постоянно растущая доля производства иностранных автомобилей и сокращение производства отечественных машин.

Причинами таких изменений может быть следующее:

- в 2009 г.: газовый конфликт между Украиной и Россией; авария на Саяно-Шушенской ГЭС, теракт на «Невском экспрессе»; экономический кризис и последовавший кризис АвтоВАЗа; риск консервации производства;

- в 2012 г.: вступление России в ВТО; Саммит АТЭС;

- в 2014 г.: конфликт между Россией и Украиной; международный скандал; Майдан; Присоединение Крыма к России; мировая напряжённость; падение рубля; обвал цен на нефть, санкции по отношению к России.

Также стоит принять во внимание тот факт, что отечественная автомобильная промышленность уступает иностранной по многим объективным факторам, таким как надёжность в эксплуатации, техническое обеспечение, гарантия и срок полезной эксплуатации, качество материалов и комплектующих и т.п. В связи с чем, и увеличилась доля производимых на территории РФ иностранных автомобилей, а также их продаж.

Импорт автомобильной техники за 2010-2016 гг. представлен в таблице 4. [13]

Таблица 4
Импорт автомобильной техники за 2010-2016 гг.
В тыс. ед.

Импорт автомобилей	Годы						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Легковые	710,553	1092,786	1076,159	894,1	703,3	349,9	245,4
Грузовые	58,991	108,72	119,956	88,8	61,3	22,5	16,8
Автобусы	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Всего	769,6	1201,5	1196,1	982,9	764,6	372,4	262,2
Темп прироста, %	40,62	56,13	-0,45	-17,83	-22,21	-51,29	-29,59

Из представленных данных таблицы 4 видно, что на период 2010-2011 гг. наблюдался рост ввоза импортных автомобилей, пик импорта пришелся на 2011 г. (в 2,143 млн. импортируемых автомобилей больше по сравнению с 2010 г.). С 2012 г. начался резкий спад импорта и на 2016 г. составил 0,262 млн. единиц, что является рекордным минимумом за рассматриваемый период.

Что касается экспорта, то поставляемая за границу техника в основном идёт для стран СНГ. Рассмотрим экспорт автомобильной техники производимой в России в таблице 5. [13]

Таблица 5

Экспорт автомобильной техники 2010-2016 гг.

В тыс. ед.

Экспорт автомобилей	Годы						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Легковые	45,353	84,805	112,954	137,9	127,5	97,4	66,8
Грузовые	13,388	20,343	18,755	27	22	20	11,6
Автобусы	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Всего	58,741	105,148	131,709	164,9	149,5	117,4	78,4
Темп прироста, %	2,30	79,00	25,26	25,20	-9,34	-21,47	-33,22

Из данных таблицы 5 видно, что пик экспорта пришелся на 2013 г., этому поспособствовало развитие автомобильных кластеров. В период 2014-2016 гг. наблюдалось снижение поставок автомобилей в зарубежье и страны СНГ, в связи с чем, в 2016 г. было поставлено только 66,8 тыс.ед. автомобильной техники, что также является рекордным минимумом за рассматриваемый период.

Таким образом, за последнее время показатели по импорту иностранной автомобильной техники и экспорту отечественных автомобилей идут на убыль, достигнув рекордных минимумов в 2016 г. Рассмотрим обзор продаж автомобилей с 2010 г. до настоящего времени, который представлен в таблице 6. [14]

Таблица 6

Продажи автомобильной техники 2010-2016 гг.

В тыс. ед.

Продажи автомобилей,	Годы						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Отечественные	657,732	784,435	1409,63	594,657	506,779	369,027	331,975
Иностранные	1252,841	1869,368	1525,481	2182,79	1984,624	1232,189	948,012
Всего	1910,573	2653,803	2935,111	2777,447	2491,403	1601,216	1279,987

Фактическое начало продаж иностранных автомобилей началось в 2001 г., было продано более полумиллиона единиц техники. В 2005 г. началось падение продаж российской автомобильной продукции, в связи с ежегодным увеличением доли иностранной автомобильной техники. Таким образом, в период с 2000-2008 гг. рынок российской автомобильной промышленности был кардинально изменён, вследствие интеграции импортной и произведённой на территории страны иностранной техники. В результате чего в 2008 г. было продано 3,618 млн.ед., что на данный момент является максимальным количеством проданных автомобилей в год, начиная с 2000 г. Период 2010 – 2016 гг. начался с падения продаж более в чем два раза как иностранных, так и отечественных автомобилей. Однако, до 2012 г. включительно, продажи российских автомобилей достигли пика в 1,409 млн.ед. проданной техники, после чего начался регресс продаж до 0,331 млн.ед. в 2016 г. В то время как пик продаж иностранной техники в этот период пришёлся на 2013 г., после чего также последовал спад продаж до 0,948 млн.ед. в 2016 г.

Также рассматривая объёмы продаж можно сказать, что лидирует продажа иностранных автомобилей, доля которых всегда превышала по сравнению с отечественными автомобилями, то есть на российском рынке пользуются спросом импортируемые автомобили. В целом объёмы продаж автомобильной техники упали, начиная с 2014 г. по 2016 г., в связи с развитием кризиса в стране. Исследуя и

анализируя все вышеизложенные данные, а именно данные по производству и продажам автомобилей, их импорту и экспорту, а также данные из «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года», можно подвести итог и оценить степень соответствия или отклонения фактического производства и продаж с плановыми значениями. Итак, как говорилось ранее, с 2010 г. по 2014 г. фактический объём производства превышал плановые значения, а затем в 2015 г. и 2016 г. эти показатели стали практически в два раза меньше, чем предполагалось изначально. Причинами этого стали высокие показатели импорта иностранной техники, несмотря на рекордно низкие показатели в настоящее время и доля которой большую часть рассматриваемого периода была больше, чем отечественная, так как спрос на такую технику больше, в связи с огромным количеством предлагаемых марок и отличным качеством. Показатели продаж автомобилей снижаются, причинами такого резкого снижения производства и продаж являются недавние события на Украине, в Европе и в Сирии, в результате повлиявшие на всю экономику в целом и повлёкшие за собой кризис [15,16].

Соответственно, сформировавшиеся автомобильные кластеры в настоящее время производят всё меньше машинной техники из-за снижающегося спроса на свою продукцию и снижения покупательной способности граждан нашей страны. До 2014 г. автомобильная промышленность превосходила ожидания и превышала плановые показатели, а последующие годы начались негативные отклонения от стратегии развития, которые в разы меньше рассчитываемых, это и стало следствием низких продаж и производства автомобильной техники в Российской Федерации. Такая тенденция негативно скажется на промышленной отрасли в будущем и требует особого внимания.

Список литературы

1. Лебединская Ю.С., Шушакова А.А. Банковский кластер: понятие и специфические черты // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. – 2016. – № 3 (26). – С. 59-63.
2. Лебединская Ю.С., Яковец О.Н. Медицинский кластер: понятие и специфические черты // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2016. – Т. 5. – № 2 (15). – С. 170-173.
3. Лебединская Ю.С. Теоретическое обоснование формулы индекса состояния регионального туристского кластера // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2016. – Т. 5. – № 3 (16). – С. 147-149.
4. Лебединская Ю.С. Региональные туристские кластеры: управление формированием и развитием: дис. ... канд. экон. наук / Лебединская Юлия Сергеевна. – М., 2015. – 195 с/
5. Лебединская Ю.С., Боуш Г.Д. Региональные туристские кластеры: управление формированием и развитием: монография. – Изд-во: ВГУЭС, 2015. – 185 с.
6. Лебединская Ю.С. Региональный туристский кластер: понятие и специфические черты // Научное обозрение. – 2015. – № 12. – С. 360-364.
7. Лебединская Ю.С. Организационные механизмы использования возможностей социальной сферы для развития туристического кластера Приморья // Экономические науки. – 2014. – № 113. – С. 41-46.
8. Лебединская Ю.С. Организационная модель использования социальной сферы для развития туристического кластера Приморья // Успехи современного естествознания. – 2014. – № 5-2. – С. 141-144.
9. Лебединская Ю.С. Роль инновационного ядра в структуре туристического кластера Приморского края // Вопросы экономики и права. – 2014. – № 70. – С. 79-83.
10. Лебединская Ю.С. Принципиальная структура экономического кластера для развития региона // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – № 5-2. – С. 139
11. Лебединская Ю.С. О политике Приморского края в сфере развития туристического кластера // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 2013. – № 3 (67). – С. 43-47.
12. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до

2020 года. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.nntk-smr.ru/fg!b0b3e99418d02c767a35/Strategiya_Avto_dlya_sajta.doc

13. Федеральная служба государственной статистики. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>

14. Аналитическое агентство. Автостат. – [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.autostat.ru>

15. Воронин А.Г., Лебединская Ю.С. Экономическое содержание понятий регион и региональная политика // Вестник Тихоокеанского государственного университета. –2014. – № 1 (32). – С. 259-262.

16. Лебединская Ю.С. Роль социальной сферы в экономическом развитии территории // Экономические науки. – 2013. – № 100. – С. 126 -127.

© Д.А. Демченко, 2017