

Особенности антикризисного управления в развитии автомобильной промышленности

В статье рассмотрены основные тенденции развития российского рынка автомобилей, основные проблемы и направления по стабилизации ситуации в условиях кризиса.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, кризис, стабилизация, государственные программы.

Влияние кризиса на эффективность социально-экономического развития государства связано с необходимостью активизации изучения тенденций возникновения кризиса, закономерностей и взаимосвязей кризисов в производственной, научно-технической и социокультурной сферах, финансовых и государственно-правовых отношениях. Изучение факторов влияния необходимо для правильной оценки, выработки своевременных, надежных и эффективных мер по ограничению продолжительности и потерь.

Развитие современной российской экономики осложнено напряженной геополитической ситуацией [2, 3], снижением темпов роста промышленного производства, ростом инфляции [4], сильным ослаблением рубля по отношению к другим валютам, падением мировых цен на нефть [5], оттоком капитала [1], ухудшением положения финансовых и кредитных институтов, снижением реальных располагаемых доходов населения [6]. Достаточно сложным является положение рынков потребительских товаров, и прежде всего товаров долгосрочного использования, спрос на которые характеризуется высокой эластичностью [1, 7]. Наиболее сложная ситуация в настоящее время сформировалась на рынке легковых автомобилей. Существенное влияние на авторынок оказывала неопределенность геополитической ситуации, ослабление курса рубля, повышение цен на автомобили и ставок по автокредитам.

Цель статьи заключается в анализе тенденций развития рынка автомобилей в России и мероприятий по антикризисному управлению в условиях сложившейся ситуации.

Рынок автомобилей в России – динамично развивающийся на сегодня сегмент экономики. Востребованность на автомобили у российских покупателей растет с каждым годом, параллельно с этим растет и доля рынка. Значительный объем товарооборота России составляют поставщики автомобилей из-за рубежа, например, таких крупных производителей как Toyota, Hyundai, Nissan, Kia, Renault, Ford, Mercedes-Benz и др. В последние годы создается немало автомобильных заводов иностранных компаний и на территории Российской Федерации. Так, широкую известность имеет Санкт-Петербургский автомобильный кластер, представляющий собой успешный

пример реализации кластерной политики в интересах социально-экономического развития территории, как это отражено в работах Г.Ю. Гагариной [8].

Тенденции в структуре продаж легковых автомобилей демонстрируют снижение доли российских марок в объёме продаж легковых автомобилей в России, уменьшается и доля продаж импортных автомобилей, в то время как продажи иномарок российской сборки растут. Обусловлено это постепенным замещением импорта локальным производством. Многие автомобили иностранных брендов производятся на территории РФ в режиме промышленной сборки и предусматривают льготные пошлины на ввоз комплектующих для сборки автомобилей компаниями, подписавшими соглашения. Взамен они обязались создать в России сборочные заводы мощностью не менее 25 тыс. автомобилей в год и в течение 4,5 лет сократить список импортируемых автокомпонентов на 30% за счёт их локализации в России. В 2011 г. были утверждены новые условия соглашений о промсборке. В соответствии с ними, к окончанию срока действия соглашений иностранный производитель должен довести годовой выпуск до 300-350 тыс. автомобилей, а уровень локализации – до 60%, наладить на предприятиях штамповку, сварку и окраску кузовов, установление на машинах 30% двигателей и коробок передач российского производства, создать в России центры научно-исследовательских разработок. Так как данные условия противоречили принципам ВТО, они были изменены после присоединения России к данной организации. В соответствии с достигнутыми договорённостями, заключённые соглашения расторжению не подлежат. В отношении нового режима уровень локализации снижен до 35%. Кроме того, все соглашения о промсборке прекратят действие к 1 июля 2018 г., после чего в течение 2 лет российские власти намерены компенсировать автопроизводителям финансовые потери от отмены льгот в размере, равном ввозным пошлинам. На сегодняшний день на территории России автопроизводители собирают 27 марок и более 100 моделей легковых автомобилей. В структуре российского авторынka доля импорта новых автомобилей составляет около 30% и касается автомобилей премиум и бизнес-класса.

Динамика продаж новых автомобилей за 2001-2015 гг. (рис. 1) отражает кризисные периоды в развитии экономики России. Резкое снижение объёмов продаж в 2009 г. в результате кризиса. С 2010 г. началось постепенное восстановление рынка и уже в 2011 г. производство автомобилей превысило докризисный уровень, а в 2012 г. был зафиксирован рекордный уровень производства в 2,935 млн. автомобилей, не достигнув докризисного уровня. В 2014 г. падающая российская экономика потянула вслед за собой и российский автопром: российский автомобильный рынок снизился на 10,3%. Таким образом, за последние 15 лет российский авторынок прошёл этапы стабильности, быстрого роста, преодолел кризис 2008г., пережил восстановление, и в 2014г. попал в ситуацию нестабильности и неопределённости.

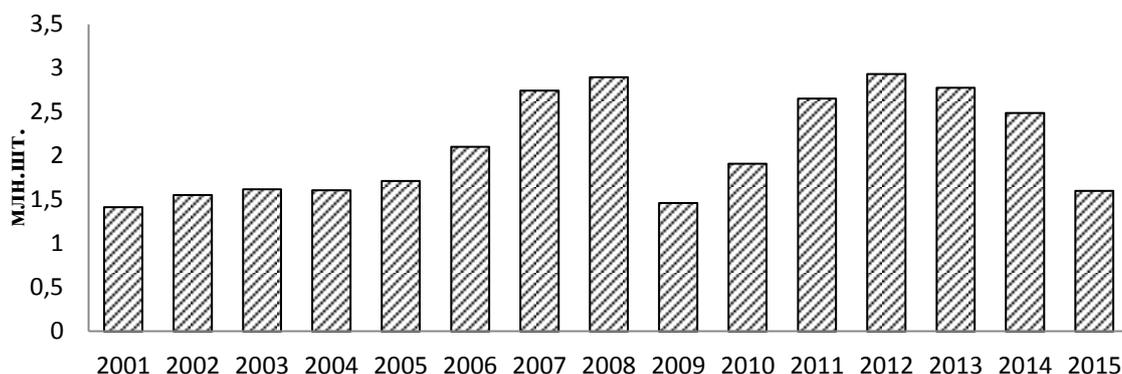


Рис1. Динамика продаж новых автомобилей в России по годам, млн.шт.[11]

Объемы продаж за первые месяцы в 2016г. (рис. 2) прогнозируют стабилизацию ситуации на автомобильном рынке и дают основания, что автопроизводители вместе с дилерами будут возвращаться на российский рынок. По данным Ассоциации европейского бизнеса в феврале 2016 г. в России продано на 13,4 % меньше чем в феврале 2015 г. и на 35,8% больше предыдущего месяца. В марте 2016 г. продано 126 тыс. новых автомобилей, что на 10% меньше чем в марте 2015 г. и на 13,3% больше предыдущего месяца. В целом за 3 месяца реализовано 319 тыс. автомобилей, что на 16,9% меньше чем за аналогичный период 2015 г.

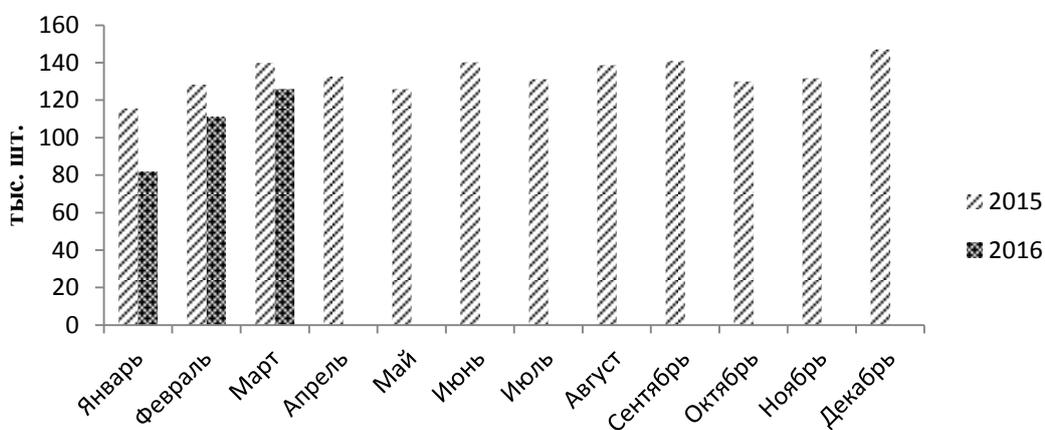


Рис.2 Динамика продаж новых автомобилей в России в 2015-2016г по месяцам, тыс.шт. [11]

Однако за прошедший год в условиях сформировавшегося кризиса и политики государства объем продаж легковых и легких коммерческих автомобилей, по сравнению с предыдущим годом, значительно упал, в частности, в результате действий Центрального Банка Российской Федерации по увеличению ключевой ставки до 17% и соответственно роста процентов по автокредитам.

Санкции Евросоюза и США против России частично оказали влияние на импорт зарубежных автомобилей в РФ, который является для них высокоперспективным. Даже при введении ограничений российский авторынок останется привлекательным для многих ведущих зарубежных автопроизводителей, в частности для немецких. Большая часть немецких автопроизводителей локализовала производство в России, тем самым застраховав свои риски.

Стремительные снижения курса рубля привели к панике на авторынке, причём запаниковали как потребители, бросившиеся скупать автомобили до корректировки цен, так и дилеры вместе с автопроизводителями, остановившие продажи и отгрузки. Практически всем компаниями пришлось повысить цены на автомобили. В первой декаде декабря 2014 г. изменения в ценовой политике произошли у 24 производителей. Самому значительному росту стоимости подверглись автомобили марок GeneralMotors. В частности, Chevrolet подняла цену восьми моделей, а диапазон их повышения составил от 8% до 15%. Минимальное повышение произошло в линейке Kia, Hyundai и Renault. К концу 2014 г. средняя цена нового легкового автомобиля в России превысила отметку в 1 млн. рублей. Кризисная ситуация на рынке привела к тому, что автомобили марок GeneralMotors, Audi и JaguarLandRover прекратили поставляться на российский рынок, в продажи Seat, Dodge и Lухgen полностью прекратились. В качестве антикризисных мер государство возобновило поддержку рынка через программу утилизации, которая доказала свою эффективность ранее. На объемах продаж премиальных автомобилей программа утилизации никаким положительным образом не отразилась. Всего на финансирование программы предусматривается 23 млрд. руб.

В соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г., повышение конкурентоспособности автомобилестроения является одним из основных приоритетов социальной и экономической политики государства. Согласно Стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2020 г., основной целью государственной политики в данной сфере является «максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения» [12].

Чтобы решить данные проблемы на автомобильном рынке, в России необходимо построить высокотехнологичную отрасль утилизации транспортных средств, которая сможет стимулировать производство новых и безопасных машин. Целевой показатель данного проекта — 6% утилизации в год от общего парка. К 2020 г. данная отрасль России должна перерабатывать приблизительно 3,2 млн. машин в год. Для этого необходимо создать 83 региональных центра утилизации, а так же 800 приемных пунктов. Отличие России от стран, где программа утилизации уже есть в том, что по меркам Европы, Россия - очень большая страна, поэтому решения, которые есть там,

здесь могут работать только частично. Пока на всю Россию работают всего 12 шредерных установок, а в Германии — 47 шредерных заводов.

Увеличения продаж автомобилей можно добиться и путем введения различных стимулирующих программ при покупке автомобиля, т.к. объемы продаж автомобилей отечественного производства напрямую зависят от покупательской способности населения страны. В целях стимулирования спроса на отечественные автомобили необходимо на государственном уровне разрабатывать и внедрять компенсационные меры по автокредитам, по транспортировке машин по территории страны и т. д.

Выбираться из кризиса необходимо за счет целевого проектного финансирования конкретных программ, направленных на стабилизацию и возобновление работы автомобильных заводов на полную мощность, обновление устаревших основных фондов, а также возврат доверия населения к национальной валюте и поддержанию роста номинальной заработной платы хотя бы на уровне общего роста потребительских цен. Большое значение для потребителей также имеют банковские займы на покупку автомобилей. Несмотря на то, что темпы развития автокредитования в силу объективных обстоятельств снижаются, почти половина автомобилей приобретается именно в кредит. Исходя из этого, целесообразным является проведение либеральной политики государства в области кредитования автомобилей, а также установления банками реальной фиксированной процентной ставки без мелких шрифтов в контрактах. Что же касается мероприятий самих автопроизводителей, то они начали разрабатывать планы по частичному сглаживанию кризисных процессов российского автомобилестроения путем поиска альтернативных рынков сбыта, например, в страны Азии, Латинской и Южной Америки, а также Африки, в частности акцент делается на развивающийся рынок ЮАР. О том, станут ли российские автомобили востребованными на новых рынках или нет, можно будет говорить только по результатам продаж. Активно продвигается роль локализации автосборочного процесса, а именно, использование собственных ресурсов при незначительном заимствовании импортных комплектующих, что значительно снизило бы транзакционные издержки, а, следовательно, и цену на конечный продукт и более высокий потребительский спрос. Вообще, процесс углубления степени переработки и локализации тесно сопряжен с инновационной деятельностью, как это описано в работах А.Г. Поляковой [10]. Стимулировать российское производство предлагается также через снижение таможенных пошлин на ввозимое оборудование, а также повышение налогов на импорт готовых автомобилей либо их отдельных готовых узлов и деталей, предназначенных для «отверточной сборки». Все приведенные аргументы могут и должны способствовать постепенному вытягиванию российского рынка автомобилей из кризиса и адаптации его к условиям новой экономики [11], что конечно займет значительно более продолжительный период, чем декабрьский взлет активности. Однако главной задачей является стабильное развитие данного сегмента экономики и недопущение его дальнейших провалов.

Использованные источники:

1. Козырь Н.С. Реструктуризация бизнеса и оценка его стоимости // Наука и экономика. – 2010. – № 2. – С. 95-99.
2. Старкова Н.О., Рзун И.Г., Коновалова Е.В. Обзор основных направлений российско-китайского сотрудничества // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 3. – С. 46-50.
3. Шевчик Е.В. Обеспечение финансовой безопасности автодилеров в современных условиях // TerraEconomicus. – 2014. – Т. 12. – № 2-3. – С. 149-157.
4. Старкова Н.О., Рзун И.Г., Аверина А.В. Инфляция на потребительском рынке России. Оценка тенденций и перспектив // Актуальные вопросы экономических наук. – 2014. – № 41-1. – С. 168-173.
5. Старкова Н.О., Рзун И.Г., Польшикова К.С. Рынок автомобильного топлива России. Тенденции, перспективы, прогноз // Проблемы современной экономики. – 2014. – № 22-2. – С. 191-197.
6. Титова С.С. Тенденции развития автомобильного рынка в России // Экономика и менеджмент инновационных технологий. – 2014. – № 10 (37). – С. 82-85.
7. Шевченко И.В., Коробейникова М.С. Новые интегрированные структуры как инновационные формы развития российской экономики: теория и практика // Экономика: теория и практика. – 2014. – № 3 (35). – С. 13-21.
8. Гагарина Г. Ю. Кластеры как основа обеспечения устойчивого социально-экономического развития российских регионов // Вестник Российской экономической академии имени Г. В. Плеханова. – 2011. – № 6 (42).
9. Колмаков В. В., Полякова А. Г. Российская экономика в условиях Змирового финансового кризиса // Вестник Ижевского государственного технического университета. – 2009. – № 4. – С. 65-68.
10. Гагарина Г. Ю., Чайникова Л. Н. Стратегирование развития территориальных систем в условиях новой экономики: методологический аспект // Плехановский научный бюллетень. – 2012. – № 2 (2). – С. 035-041.
11. http://serega.icnet.ru/CarSaleAuto_2016_Russia.html
12. Акберов Ф. Как повлияют санкции Евросоюза на российскую экономику? URL: <http://www.vakmos.org/ru/ekspert-r-yi/15050-kak-povliyayut-sanktsii-evrosoyuz-na-rossijskuyu-ekonomiku-kommentarij>