

2018



ИТОГИ РАБОТЫ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ В 2018 ГОДУ И ПЕРСПЕКТИВА РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ НА 2019 ГОД

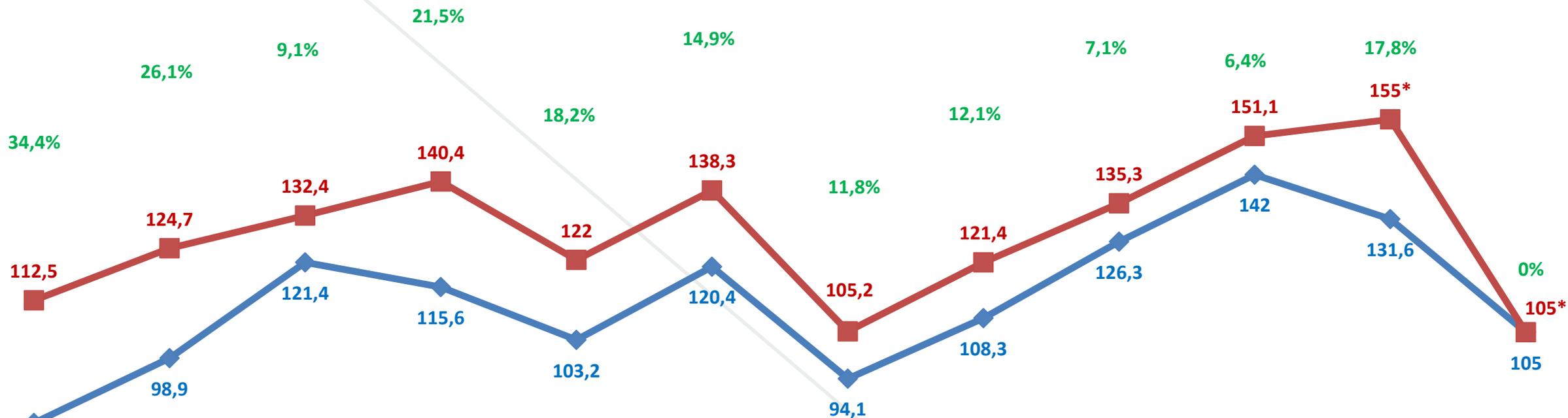
КОВРИГИН А.С., ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА ОАО «АСМ-ХОЛДИНГ»
12 ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА
МОСКВА



ПРОГНОЗ ПРОИЗВОДСТВА 2018 ГОД В СРАВНЕНИИ С 2017 ГОДОМ

		2017	2018	% прогнозируемые	% фактические
	ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ	1350,5	1400	3,7	14,3 (1543,3)
	ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ	160,3	167	4,2	-0,5 (159,5)
	АВТОБУСЫ	42,6	44	3,3	3,1 (43,9)
	ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ	123,5	125	1,2	3,9 (128,3)

ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год - 1350,5

2018* год - 1543,3

2019* год - 1600

отклонение 2018* к 2017 14,3%

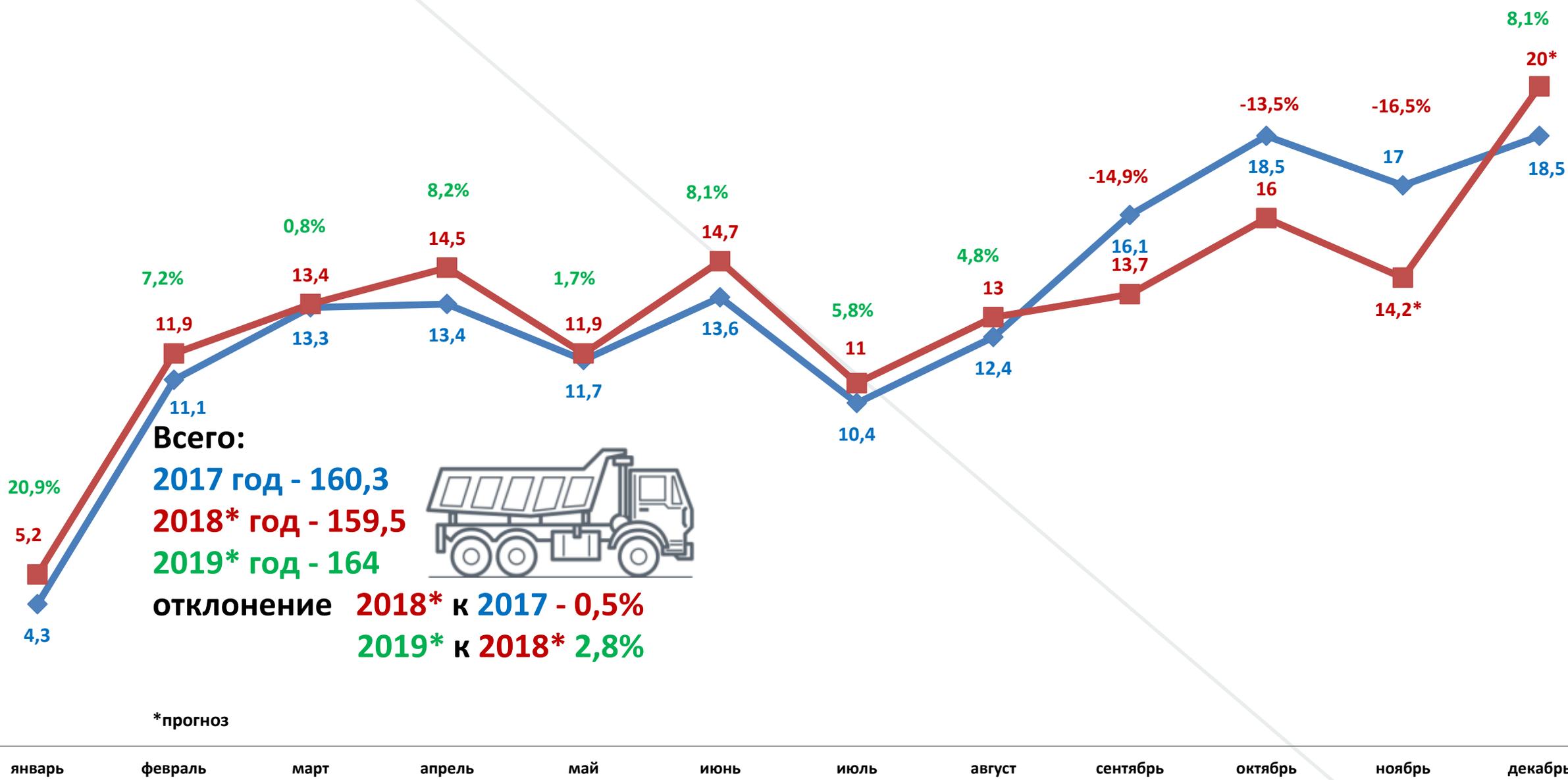
2019* к 2018* 3,7%



*прогноз

январь февраль март апрель май июнь июль август сентябрь октябрь ноябрь декабрь

ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ВКЛЮЧАЯ ЛЕГКИЕ ГРУЗОВИКИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год - 160,3

2018* год - 159,5

2019* год - 164

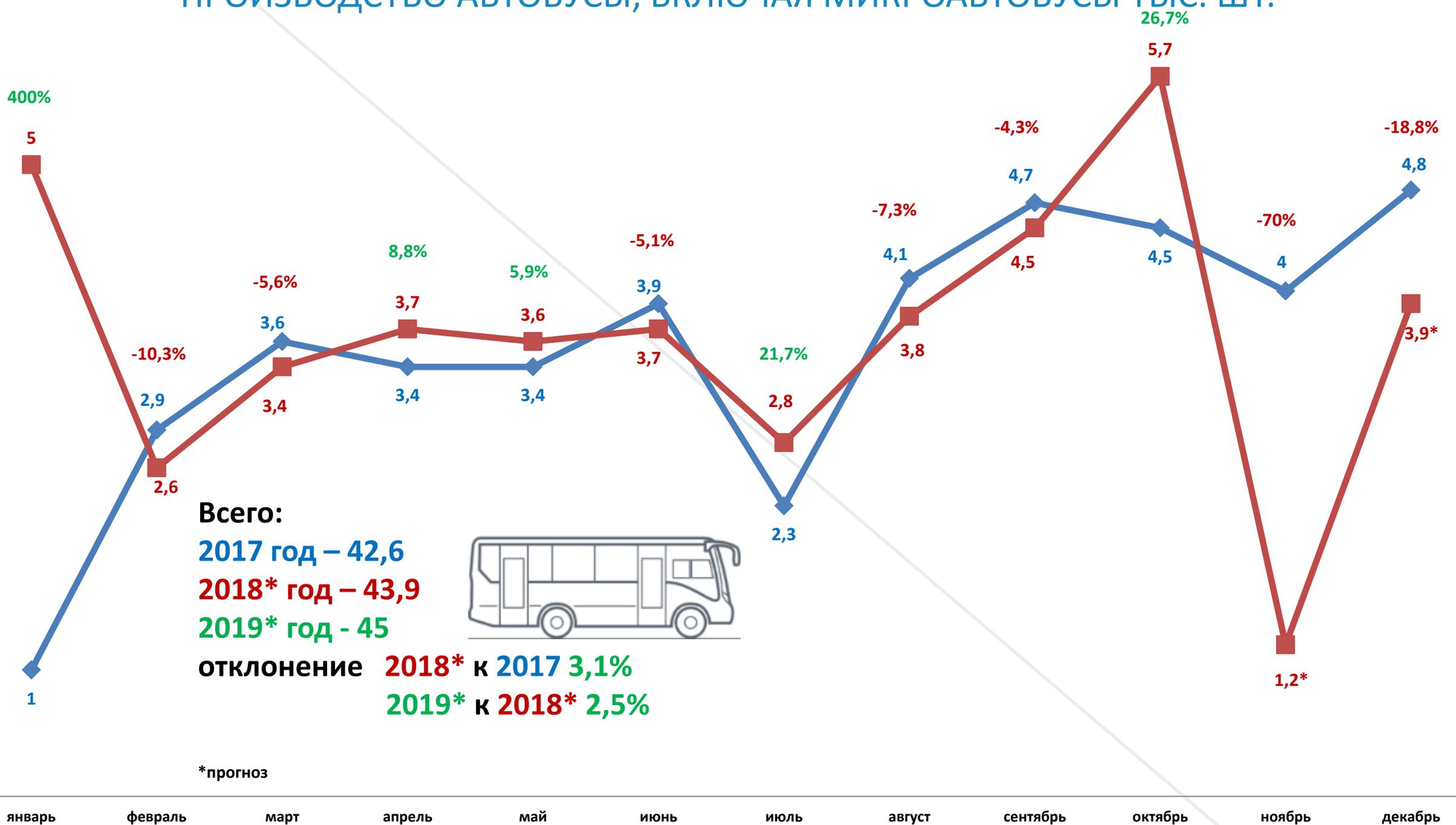
отклонение 2018* к 2017 - 0,5%

2019* к 2018* 2,8%



*прогноз

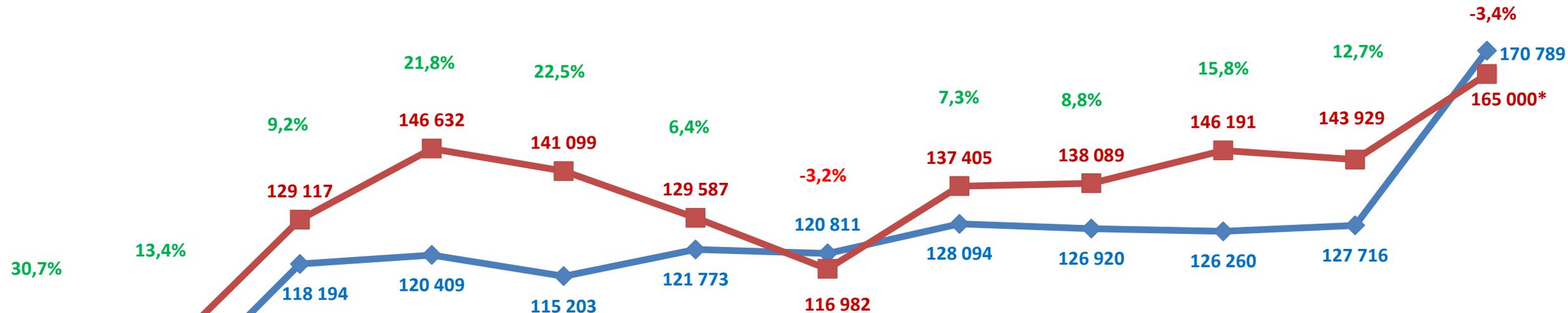
ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСЫ, ВКЛЮЧАЯ МИКРОАВТОБУСЫ ТЫС. ШТ.



ПРОГНОЗ РЕГИСТРАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНПОРТА РОССИИ

	2017	2018*	2019*	18* к 17 %	19* к 18* %
 ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ	1434,5	1581,2	1650	10,6	0,9
 ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ	78,4	81	83	3,3	2,5
 АВТОБУСЫ	12,1	13,7	14,5	13,1	5,8
 ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ	106,2	104	105	-2,1	1

РЕГИСТРАЦИЯ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год – 1434,5

2018* год – 1581,2

2019* год - 1600

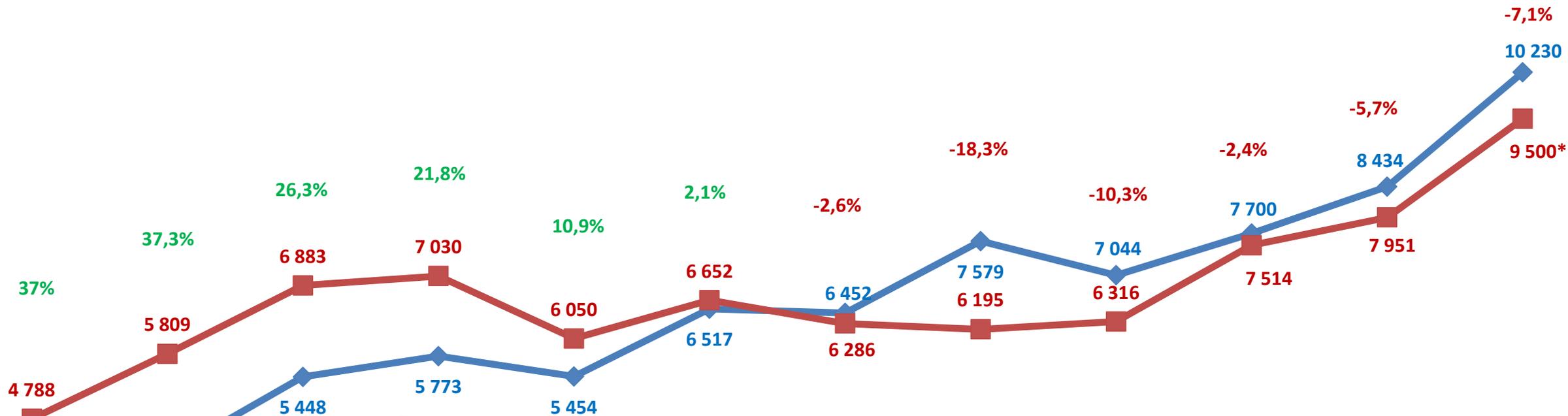
отклонение 2018* к 2017 10,6%

2019* к 2018* 0,9%



*прогноз

РЕГИСТРАЦИЯ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год – 78,4

2018* год - 81

2019* год - 83

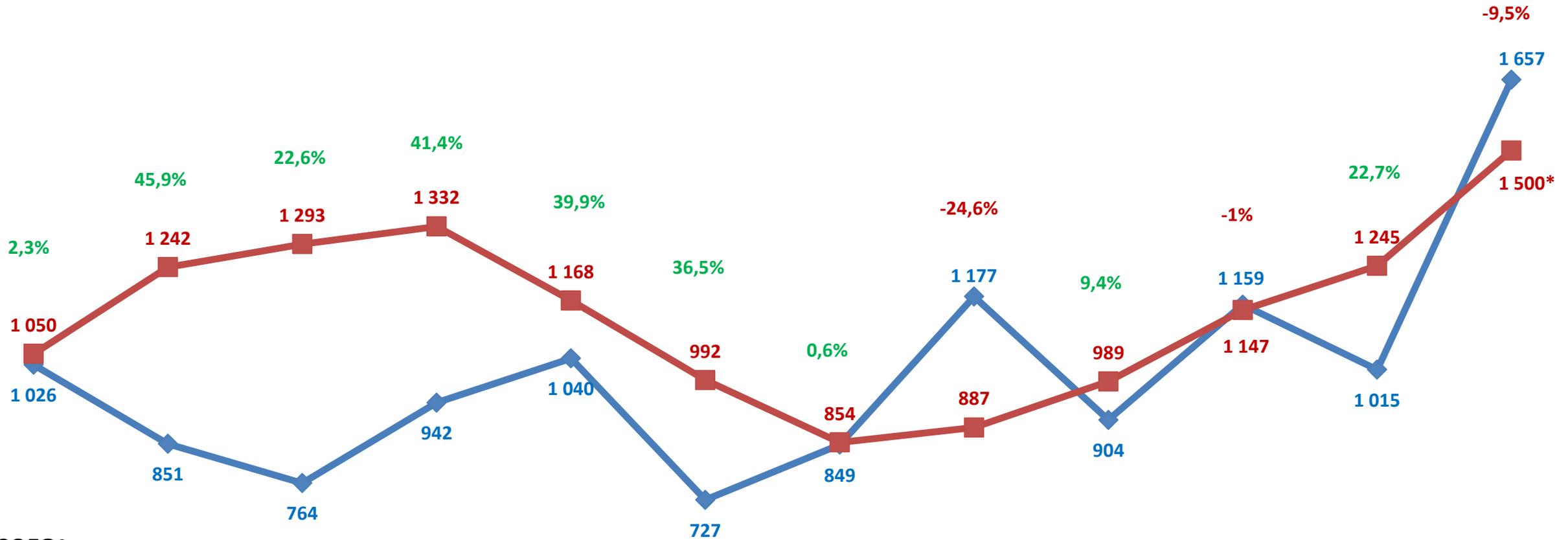
отклонение 2018* к 2017 3,3%

2019* к 2018* 2,5%



*прогноз

РЕГИСТРАЦИЯ АВТОБУСЫ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год – 12,1

2018* год – 13,7

2019* год – 14,5

отклонение 2018* к 2017 13,1%

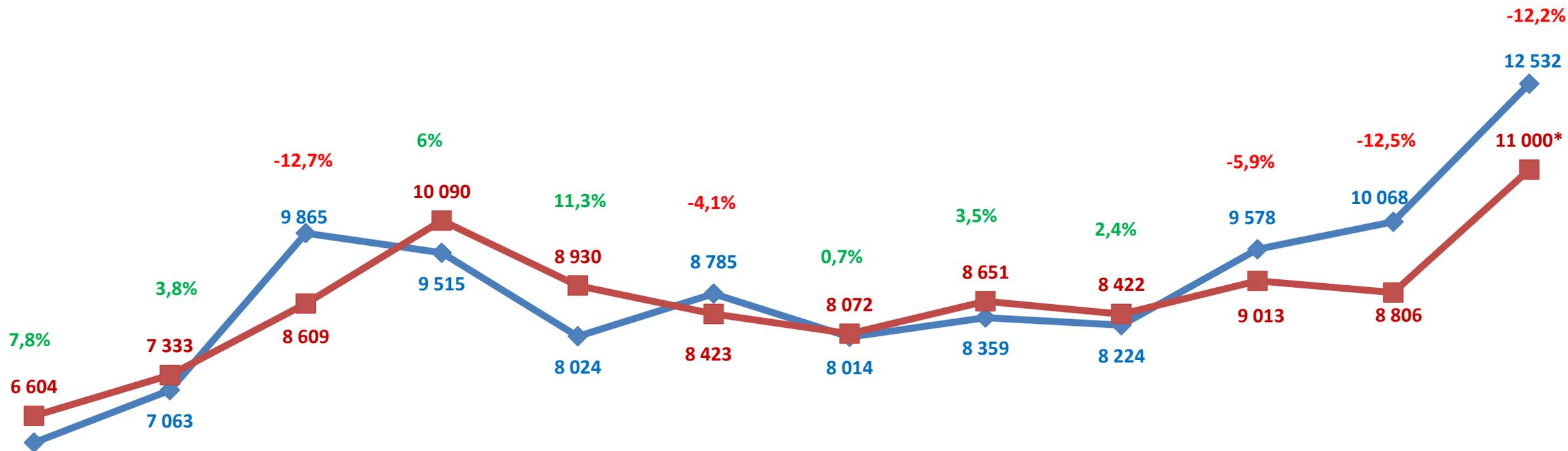
2019* к 2018* 5,8%



*прогноз

Январь Февраль Март Апрель Май Июнь Июль Август Сентябрь Октябрь Ноябрь Декабрь

РЕГИСТРАЦИЯ ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год – 106,2

2018* год – 104

2019* год - 105

отклонение 2018* к 2017 -2,1%

2019* к 2018* 1%



*прогноз

ПАРКИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ 2018 ГОД



44 524 131 ШТ.

ТОП-5 МАРОК

	LADA	14 930 519
	TOYOTA	3 357 066
	NISSAN	1 924 949
	KIA	1 794 300
	RENAULT	1 696 797

ТОП-3 МОДЕЛИ

LADA 2107	
LADA 2106	
LADA 2109	



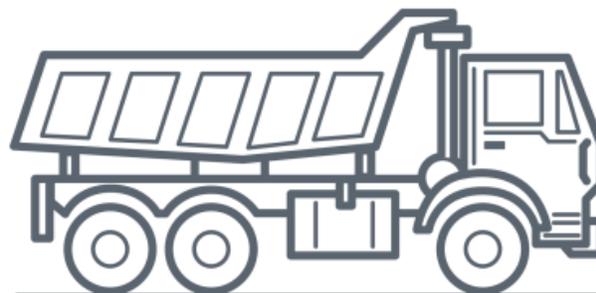
3 774 395 ШТ.

ТОП-5 МАРОК

	GAZ	1 642 383
	UAZ	671 011
	VOLKSWAGEN	229 334
	TOYOTA	220 715
	FORD	165 300

ТОП-3 МОДЕЛИ

GAZelle 3302	
GAZelle 2705	
GAZelle 3221	



3 341 122 ШТ.

ТОП-5 МАРОК

	KAMAZ	816 624
	GAZ	774 727
	ZIL	419 073
	MAZ	231 634
	URAL	131 320

ТОП-3 МОДЕЛИ

GAZ 3307	
GAZ 53	
KAMAZ 55111	



450 834 ШТ.

ТОП-5 МАРОК

	PAZ	179 959
	KAVZ	53 754
	KUBAN	52 048
	LIAZ	31 862
	NEFAZ	22 283

ТОП-3 МОДЕЛИ

PAZ 3205	
KUBAN G1	
KAVZ 3976	

Что будет с автомобильной промышленностью в России?

Отечественного автопрома в России не будет, будут собирать иномарки по лицензии – **53%**

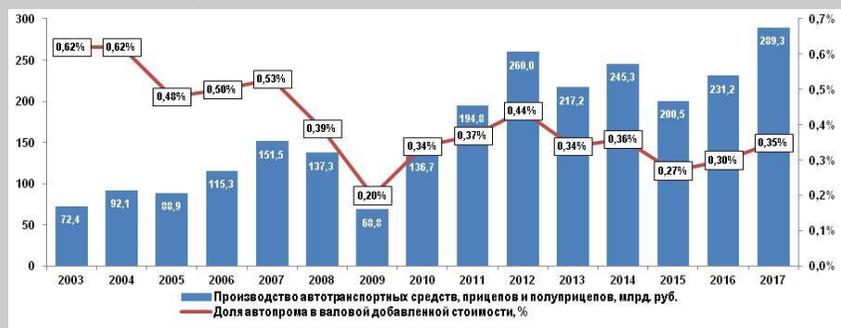
Отечественный автопром возродится – **24,13%**

Отечественного автопрома никогда не было - **10,19%**

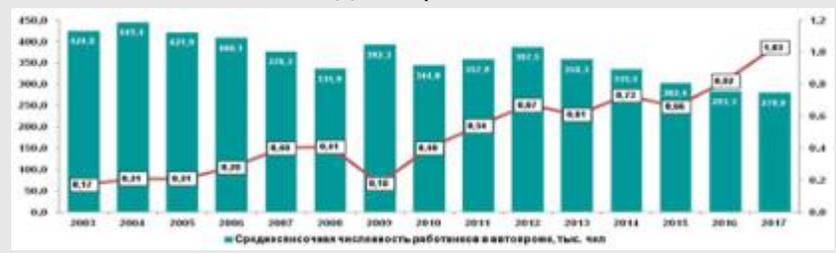
Затрудняюсь ответить – **12,69%**

№	Вызовы и риски	Комментарий
1	<p>Удельный вклад автомобильной отрасли в ВВП страны уменьшился за последние 15 лет на 47%.</p> <p>Поскольку вклад отрасли в ВВП составляет существенно ниже 1%, она практически перестает быть самостоятельной отраслью в масштабе страны.</p>	<p>Страна становится все более «сырьевой», что противоречит установкам Президента РФ.</p>
2	<p>Количество рабочих мест в автомобильной отрасли за 9 лет сократилось на 113 тыс. чел. или на 29%, в автокомпонентной примерно на 500 тыс. чел.</p> <p>Потеря квалифицированных кадров, в связи с тем, что не осуществляются разработки новой продукции, в основном ведётся лишь сборка иностранных изделий.</p>	<p>Не смотря на то, что выработка на 1 работника за этот период выросла в 6 раз, существенно возросла социальная нагрузка на государство и бюджет.</p>
3	<p>Объем господдержки отрасли постоянно растет. За последние 9 лет вырос в 324 раза. За этот период добавленная стоимость отрасли выросла в 4,2 раза</p>	<p>Каждый рубль добавленной стоимости автопрома в 2017 году включает в себя 56 коп. государственной поддержки. В 2009 г. этот показатель составлял менее 1 коп. Эффективность и принципы применения государственной поддержки вызывают сомнения.</p>

Доля автопрома в валовой добавленной стоимости



Среднесписочная численность работников в автомобильной промышленности РФ и выработка добавленной стоимости на одного работника



Господдержка и вклад автопрома в валовой добавленной стоимости



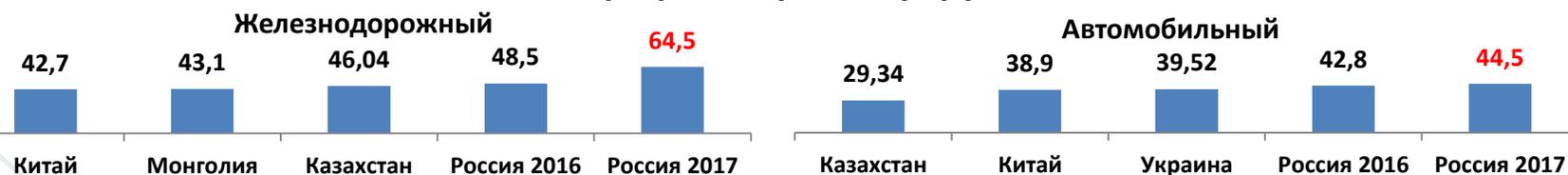
№	Вызовы и риски	Комментарий
4	<p>Из-за санкции возникли существенные риски внезапной остановки предприятий отрасли, что может привести к существенным потерям для государственного бюджета. Низкая санкционная устойчивость отрасли ослабляет суверенитет государства.</p>	<p>Действующая стратегия развития автопрома до 2025 года не содержит анализ риска применения санкции и мероприятия по их нейтрализации</p> 
5	<p>Результаты примененных методов по локализации «Промсборка-1» и «Промсборка-2» оказались весьма сомнительными.</p>	<p>Целевой показатель – 30% локализации за 7 лет работы.</p> <ul style="list-style-type: none"> • В Китае и Индии за 3 года – 75% • В связи с приходом новых «игроков» рынка, Россия потеряла собственную автокомпонентную отрасль • Потеря квалифицированных кадров, в связи с тем, что не осуществляются разработки новой продукции, но ведется лишь сборка иностранных изделий • Разнообразие брендов и небольшие объёмы производства большинства из них, не дают возможности полноценной локализации производства. Производственные мощности по всей России более 3,6 млн. шт., загружены на 40-50% • Экспорт 4 млрд. долларов, импорт 80 млрд. долларов <p>См. также дополнительные материалы</p>



Грузоперевозки

(рублей за 1км. пути)

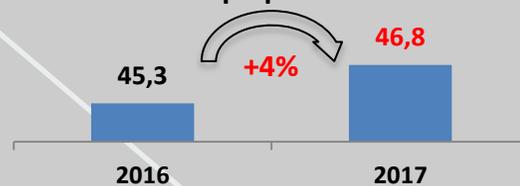
Тариф на перевозку груза



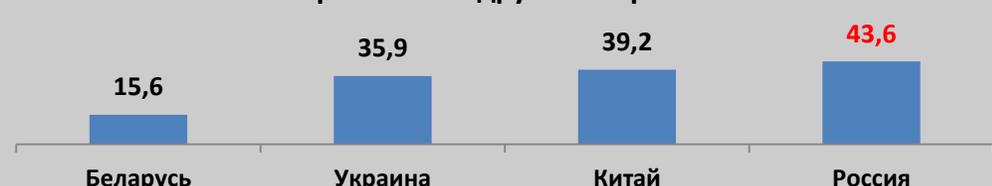
Водоснабжение

(рублей за 1куб. м.)

Тариф в России



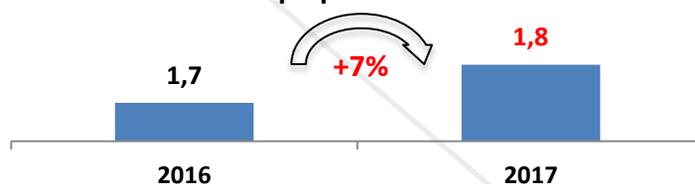
Сравнение с другими странами



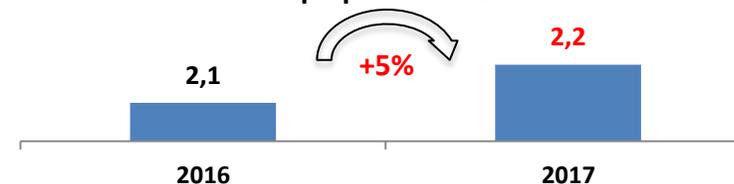
Отопление

(тыс. рублей за Гкал)

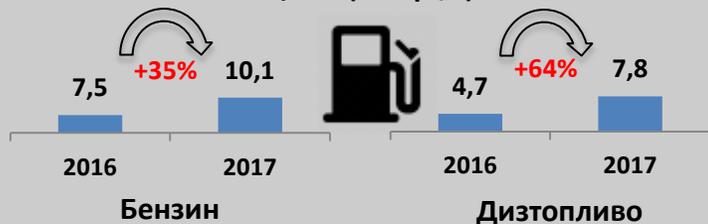
Тариф в России



Тариф в Москве



Акцизы (тыс.р./т)



Основные факторы роста в 2017 году

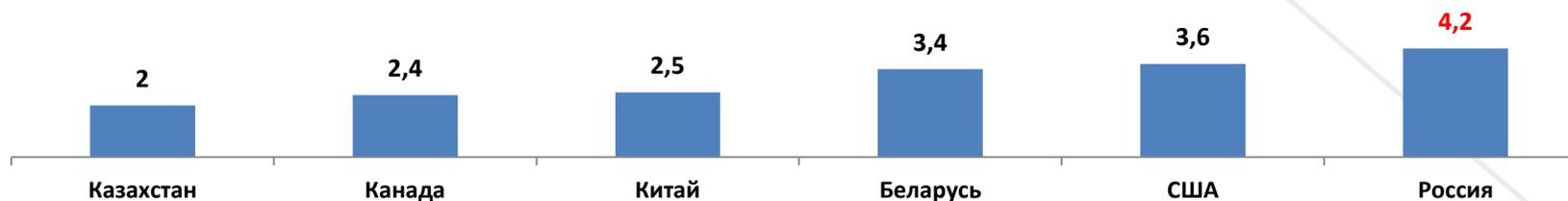
Электроэнергия (руб./кВт)



Индекс потребительских цен



Затраты на электроэнергию (руб./кВт) в России и других странах мира в 2017 году



№	Вызовы и риски		Комментарий
6	Низкая защищенность российского автомобильного рынка и нечеткость критериев Решения № 72 ЕАЭС о понятии «промышленная сборка»	Большие риски проникновения китайских автомобилей на российский рынок без таможенных пошлин через китайские глубоко локализованные автозаводы построенные в странах ТС.	
7	Неконкурентоспособные производственные факторы		<p>Россия не обладает привлекательностью для создания новых производств автотехники и автокомпонентов</p> <p>Конкурентоспособность продукции приходится обеспечивать за счет низкой заработной платы, что приводит к оттоку квалифицированного персонала за рубеж (Европа, Китай, и пр.)</p>

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ 1/5

Проблема	Комментарий	Предлагаемое решение
<p>Управляемость отрасли осуществляется не на экономических принципах. Система оценки не содержит простых и прямых измеряемых показателей отражающих интересы государства.</p>	<p>В настоящее время система основана на количестве выпускаемых единиц автотехники. При этом рост выпуска автомобилей сопровождается сокращением вклада отрасли в ВВП страны.</p>	<p>Установить простые и прямые показатели объективно представляющие интересы государства:</p> <ul style="list-style-type: none">– Вклад в ВВП страны;– Количество рабочих мест;– Объем импорта и экспорта. <p>Ввести ежемесячный независимый мониторинг этих показателей через Росстат, ФНС, ФТС.</p>
<p>Система анализа эффективности работы отрасли построена на самооценке. Получить эффективные данные из ФНС или Росстата – невозможно.</p>	<p>Классификатор продукции не соответствует системе статнаблюдения Росстата. Система Росстата работает в пустую отвлекая значительные ресурсы на предприятиях отрасли и не может дать своевременную прямую и объективную оценку работы отрасли.</p>	<p>Модернизировать Росстат, его систему статнаблюдения и классификатор продукции применяемый им для получения прямой, объективной и своевременной информации (не реже 1 раза в месяц) о состоянии отрасли. Это позволит объективно оценивать систему управления отраслью и эффективность мероприятий осуществляемых ею. Получить доступ к данным ФНС для оценки добавленной стоимости отрасли.</p>

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ 2/5

Проблема	Комментарий	Предлагаемое решение
<p>Система управления отраслью основана не на измеряемых показателях и экономических принципах</p>	<p>Создать систему управления отраслью на основе методов процессного и проектного управления, применяемых в бизнесе:</p> <ul style="list-style-type: none">– Установить для отрасли и менеджеров иерархическую систему измеряемых показателей отражающих интересы государства (вклад в ВВП, количество рабочих мест, экспорт, импорт и пр.);– Показатели должны мониториться независимыми организациями (Росстат, ФНС, ФТС и пр.);– Персонифицировать ответственность за достижение установленных показателей;– Установить для управляющих менеджеров ключевые показатели эффективности (КПЭ) завязанные на измеряемые показатели работы отрасли; <p>Необходимо привлечь к управлению отраслью эффективных менеджеров из бизнеса с хорошей репутацией.</p>	
<p>Модернизировать систему стратегического управления отраслью на основе целевых измеряемых показателей, отражающих государственные интересы (вклад в ВВП, рабочие места и пр.).</p>	<p>Разработать и внедрить процесс стратегического управления отраслью с учетом государственных интересов. Синхронизировать стратегию отрасли с продуктовыми стратегиями основных игроков. Стратегия должна заканчиваться системой проектов, обеспечивающих достижение установленных стратегических отраслевых целей с установлением персонифицированной ответственности для руководителей проектов.</p> <p>Разработать стратегию автокомпонентной отрасли на тех же принципах.</p> <p>Включить в Стратегию Программу обеспечения устойчивости отрасли (система проектов) к воздействию американских санкций, в связи с чем не привлекать к разработке Стратегии американские консалтинговые компании (PWC, E&Y, M&C и пр.), как это было принято последние 10 лет.</p>	

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ 3/5

Проблема	Комментарий	Предлагаемое решение
Создание системы доступа к государственной поддержке, обеспечивающей симметричные и равные условия для всех игроков.	Несимметричность условий и субъективизм при принятии решений о доступе к государственной поддержке вызывает раздражение у основных игроков отрасли (Альянс АРН, Фольксваген и пр.). Коррупционные риски.	Модернизировать НПА в целях создания открытой и симметричной системы. Исключить субъективизм при принятии решений о доступе к государственной поддержке.
Низкая устойчивость отрасли к санкциям.	Проанализировать устойчивость отрасли к действующим и предполагаемым санкциям на горизонт 5-10 лет. Разработать программу обеспечения устойчивости отрасли (система проектов) к воздействию санкций с включением ее в Стратегию автомобильной и автокомпонентной отрасли.	
Действующая система налогового контроля не может противостоять бизнес-системам и их налаженной за последние 10-15 лет системой минимизации налогообложения и коррупции	Более квалифицированный и ужесточенный налоговый контроль. Активизация борьбы со всеми видами коррупции.	

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ 4/5

Проблема	Комментарий	Предлагаемое решение
<p>Периметр автомобильной и автокомпонентной отрасли четко не определен. В настоящее время он не включает в себя прицепную и специальную мототехнику, автотехнику. Не известен ее вклад в ВВП страны. Не возможно определить эффективность мероприятий господдержки.</p>	<p>Определить периметр автомобильной и автокомпонентной отраслей, а также и состав входящих в нее предприятий, что позволит:</p> <ul style="list-style-type: none">– Определить отрасль, как объект управления;– Установить измеряемые показатели для регулярной объективной оценки состояния отрасли с позиции государства;– Применить методы математического моделирования для анализа и прогнозирования показателей, а также оценки эффективности мер государственной поддержки.	
<p>Низкая эффективность мер государственной поддержки с позиции государства.</p>	<p>Эффективность мер государственной поддержки оценивать с точки зрения влияния на измеряемые показатели отрасли с позиции государства: вклад в ВВП, рабочие места, экспорт, импорт и пр. Применить систему математического моделирования экономики отрасли для оценки эффективности мер поддержки.</p>	

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ РЕШЕНИЯ 5/5

Проблема	Комментарий	Предлагаемое решение
Неконкурентоспособность промышленных факторов	Необходимо понять, что если мы будем стремиться к мировым ценам по энергетике, стоимости металла, газа и других энергоресурсов, то мы так и останемся «банановой республикой», где будут в лучшем случае, выгодно добывать и продавать энергоресурсы и другие природные богатства страны.	Необходимо перейти от стимулирования продаж к стимулированию производства и обеспечению конкурентоспособных производственных факторов.

НАШИ КОНТАКТЫ

Руководитель проекта – **СТЕРЛИКОВ АЛЕКСАНДР**

тел: 8 (495) 625-51-79

моб: 8 (905) 747-24-31

e-mail: sterlikov@asm-holding.ru

Начальник Аналитического центра – **ВАСИЛИЙ СЕИН**

тел: 8 (495) 626-04-71

e-mail: vasein@asm-holding.ru

www.asm-holding.ru

