

2018



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

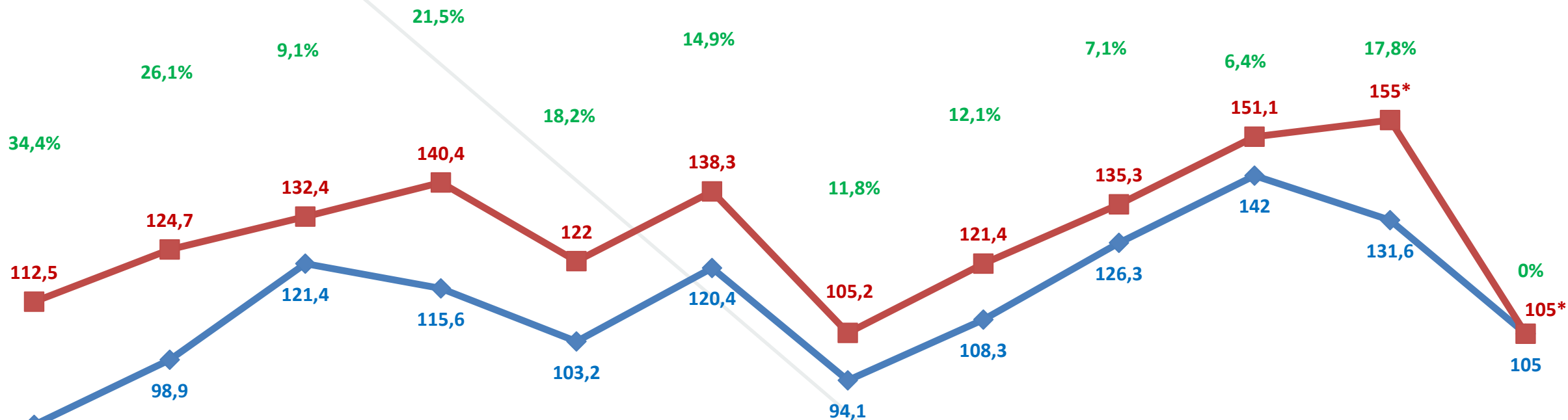
КОВРИГИН А.С., ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА ОАО «АСМ-ХОЛДИНГ»
12 ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА
МОСКВА



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%

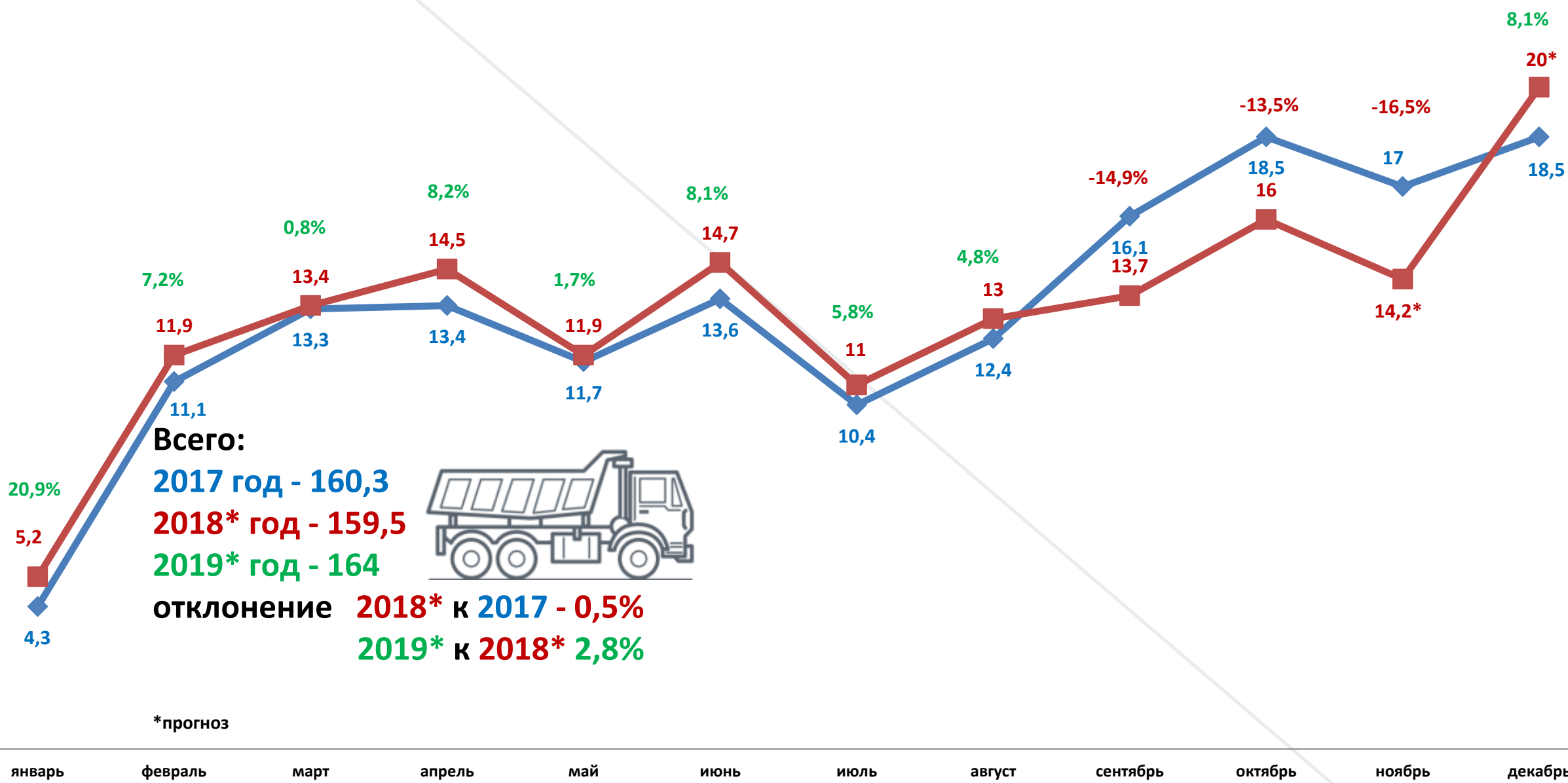
2019* к 2018* 3,7%



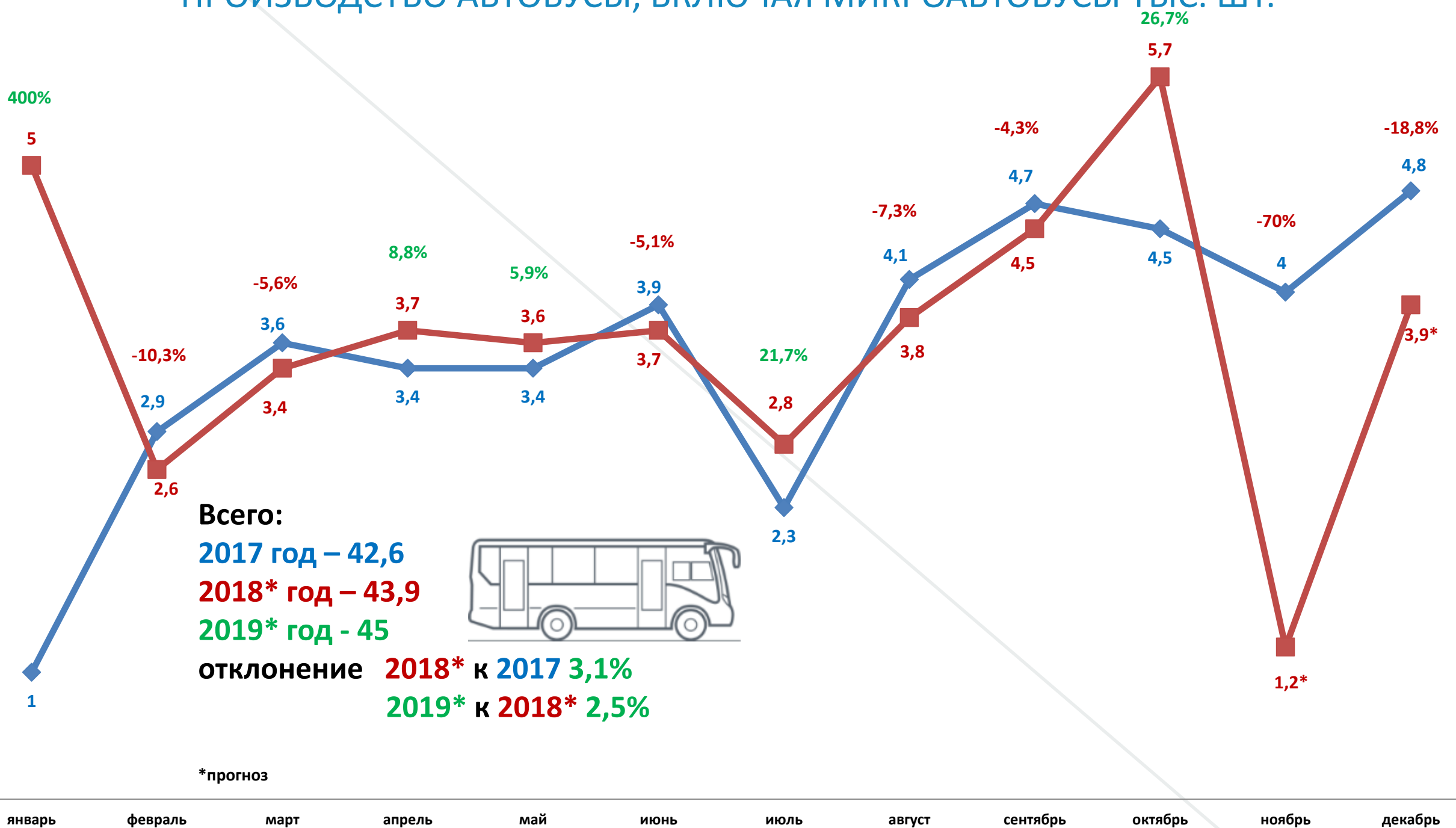
*прогноз

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

ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ВКЛЮЧАЯ ЛЕГКИЕ ГРУЗОВИКИ ТЫС. ШТ.



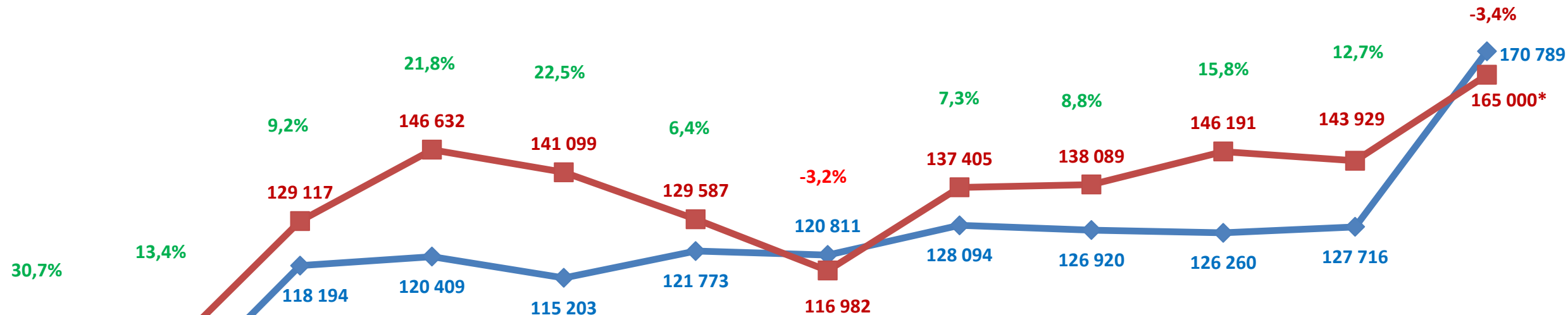
ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСЫ, ВКЛЮЧАЯ МИКРОАВТОБУСЫ ТЫС. ШТ.



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

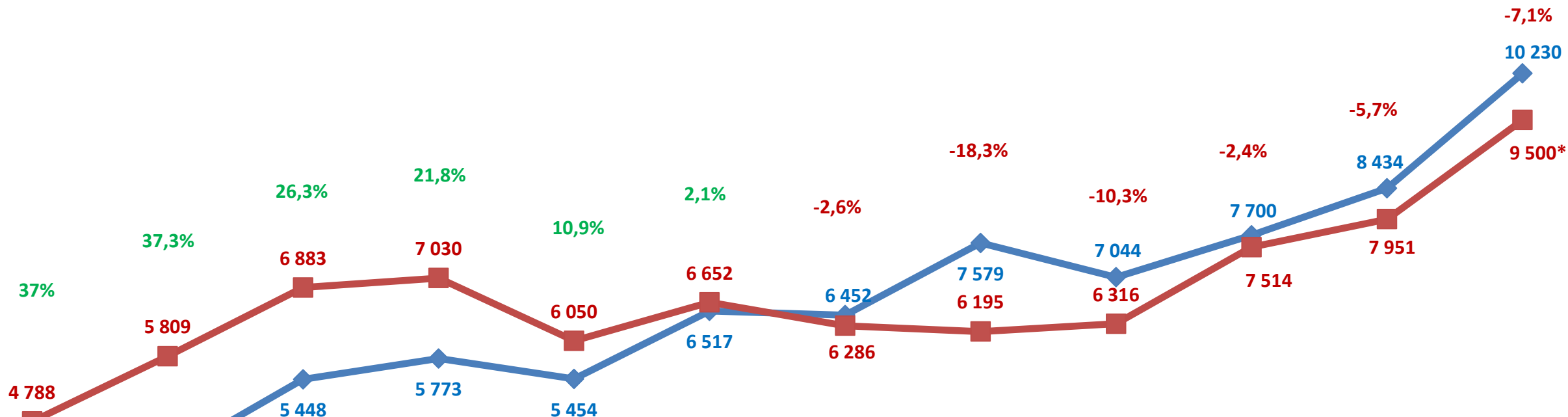
отклонение 2018* к 2017 10,6%

2019* к 2018* 0,9%



*прогноз

РЕГИСТРАЦИЯ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



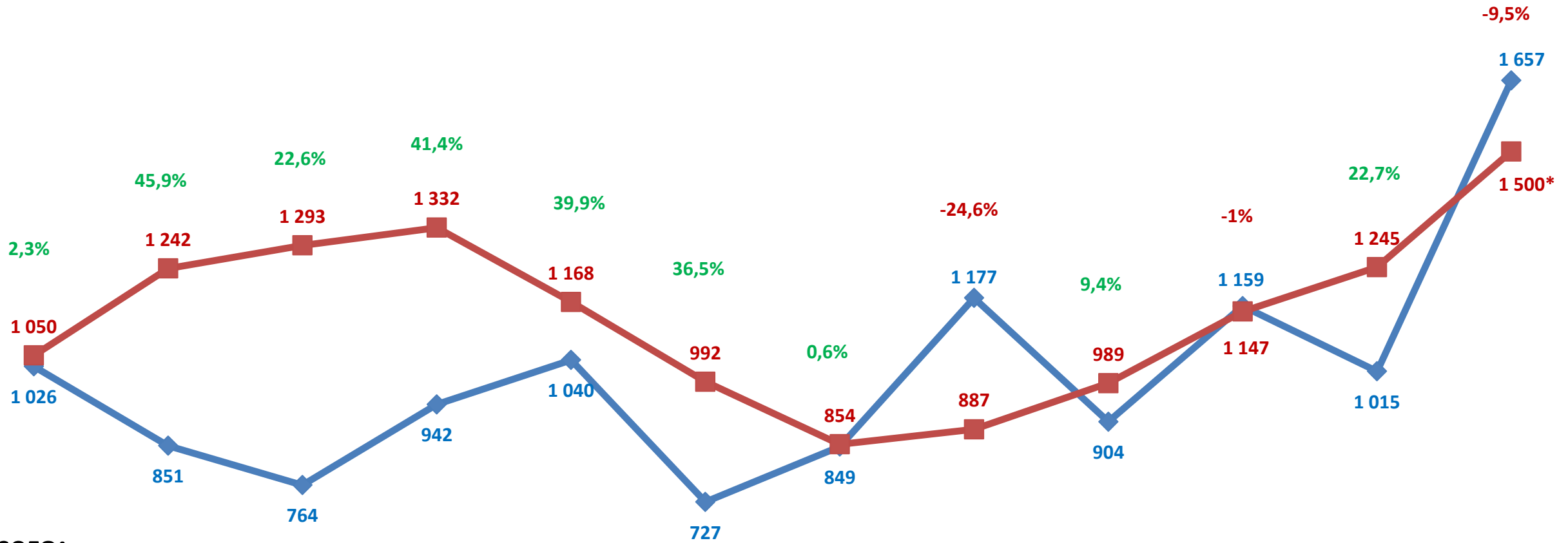
Всего:
2017 год – 78,4
2018* год - 81
2019* год - 83



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%

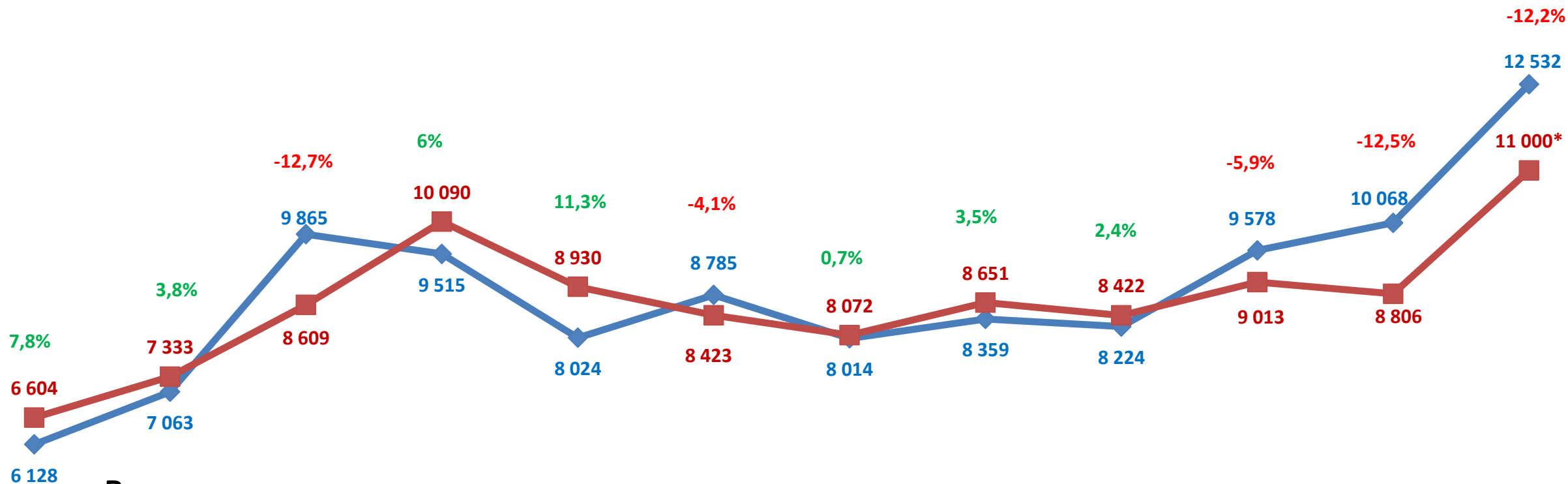
2019* к 2018* 5,8%



*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	



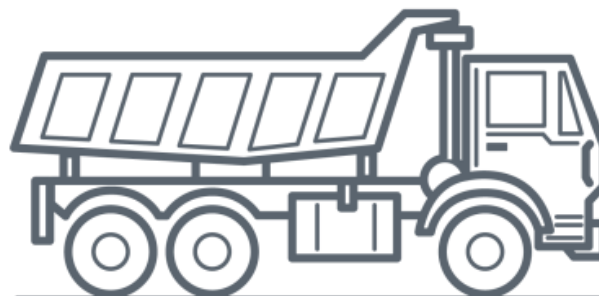
3 774 395 ШТ.

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%**

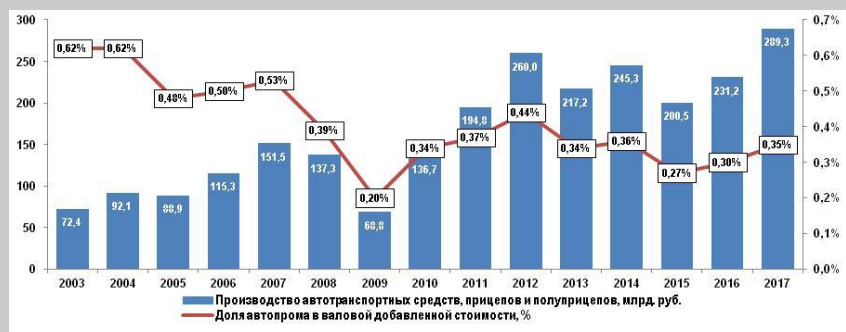
Отечественный автопром возродится – **24,13%**

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

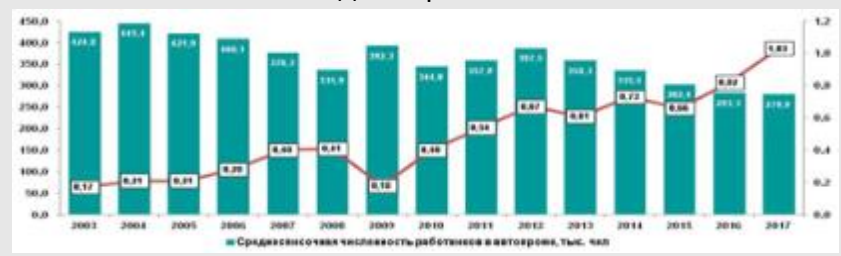
Затрудняюсь ответить – **12,69%**

№	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.</p> <p>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



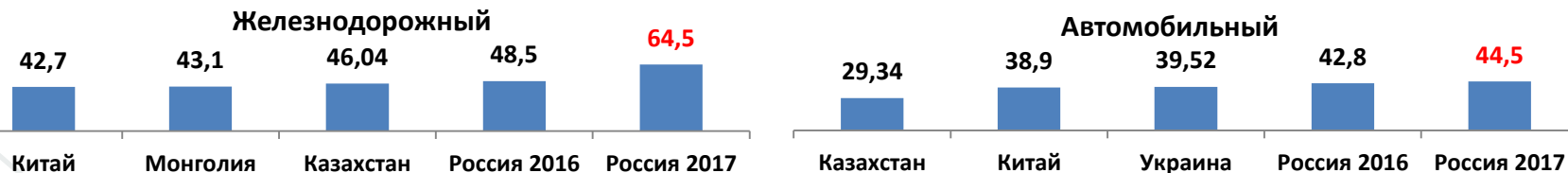
№	Вызовы и риски	Комментарий
4	<p>Из-за санкции возникли существенные риски внезапной остановки предприятий отрасли, что может привести к существенным потерям для государственного бюджета. Низкая санкционная устойчивость отрасли ослабляет суверенитет государства.</p>	<p>Действующая стратегия развития 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. <p>Производственные мощности по всей России более 3,6 млн. шт., загружены на 40-50%</p> <ul style="list-style-type: none"> • Экспорт 4 млрд. долларов, импорт 80 млрд. долларов <p>См. также дополнительные материалы</p>



Грузоперевозки

(рублей за 1км. пути)

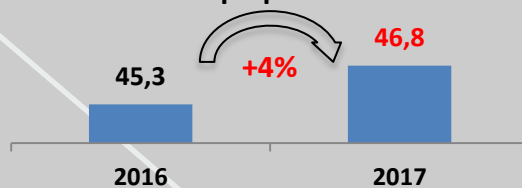
Тариф на перевозку груза



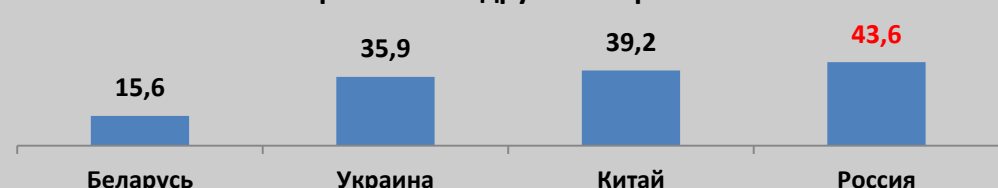
Водоснабжение

(рублей за 1куб. м.)

Тариф в России



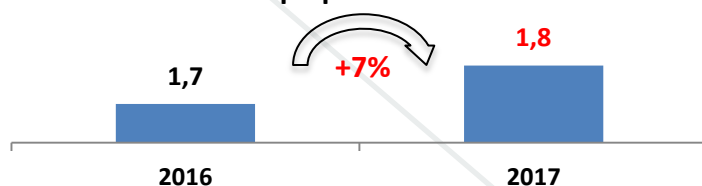
Сравнение с другими странами



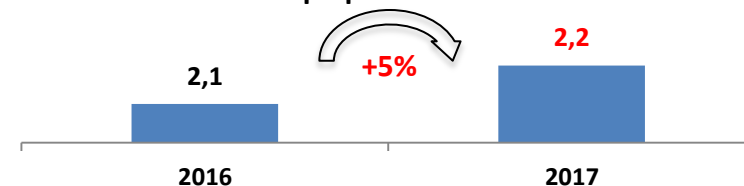
Отопление

(тыс. рублей за Гкал)

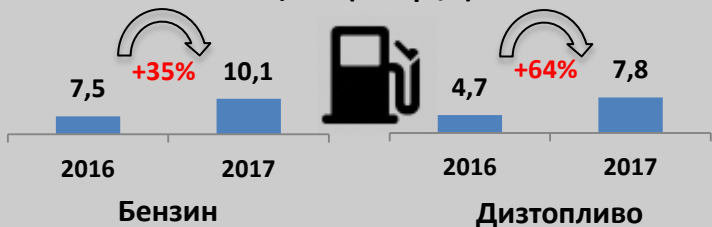
Тариф в России



Тариф в Москве

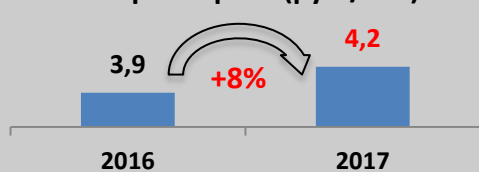


Акцизы (тыс.р./т)

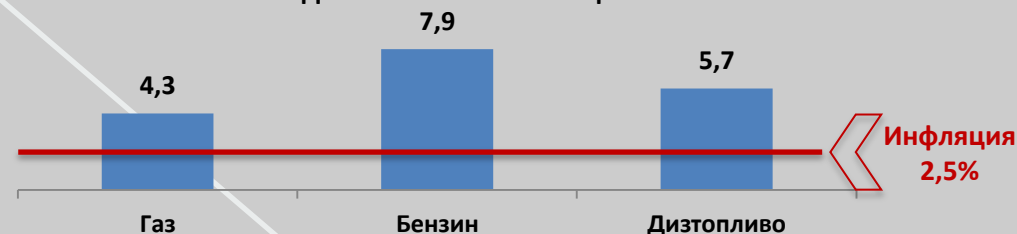


Основные факторы роста в 2017 году

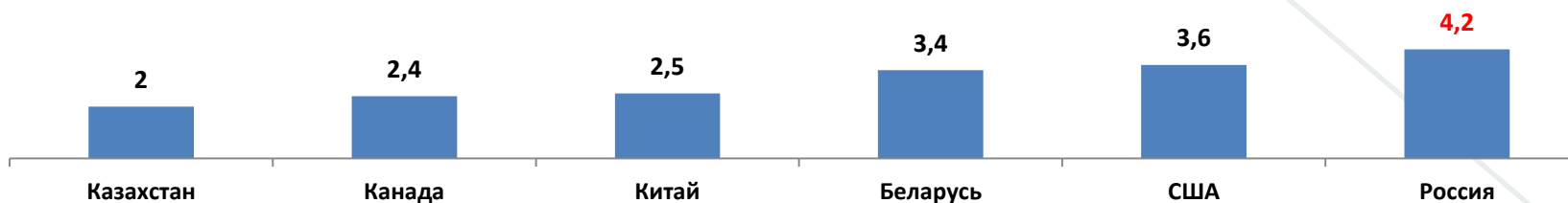
Электроэнергия (руб./кВт)



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
Управляемость отрасли осуществляется не на экономических принципах. Система оценки не содержит простых и прямых измеряемых показателей отражающих интересы государства.	В настоящее время система основана на количестве выпускаемых единиц автотехники. При этом рост выпуска автомобилей сопровождается сокращением вклада отрасли в ВВП страны.	Установить простые и прямые показатели объективно представляющие интересы государства: <ul style="list-style-type: none">– Вклад в ВВП страны;– Количество рабочих мест;– Объем импорта и экспорта. Ввести ежемесячный независимый мониторинг этих показателей через Росстат, ФНС, ФТС.
Система анализа эффективности работы отрасли построена на самооценке. Получить эффективные данные из ФНС или Росстата – невозможно.	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.	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.

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 показателях, 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

