

2019



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

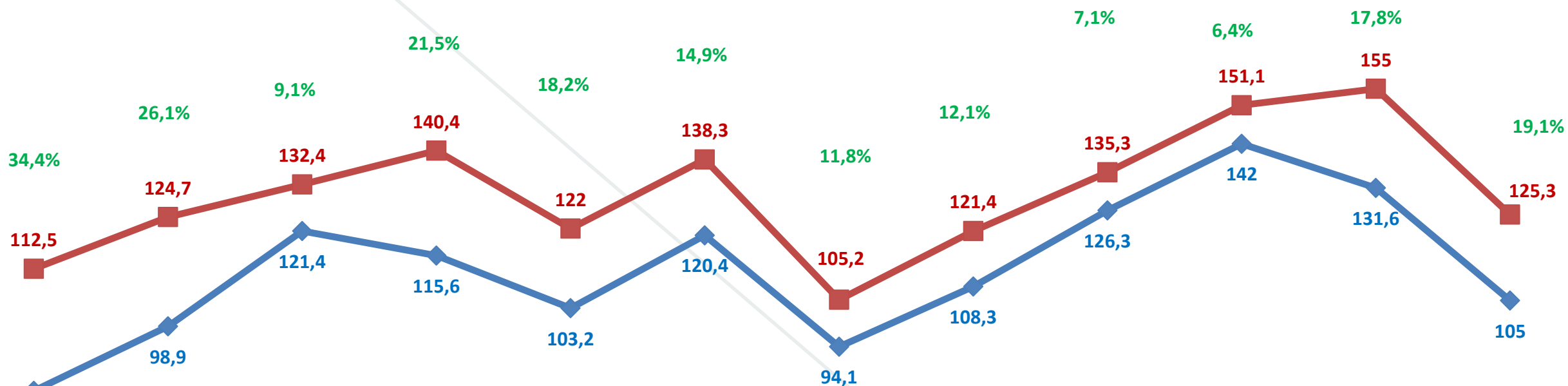
КОВРИГИН А.С., ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА ОАО «АСМ-ХОЛДИНГ»
13 ФЕВРАЛЯ 2019 ГОДА
МОСКВА



ПРОГНОЗ ПРОИЗВОДСТВА 2018 ГОД В СРАВНЕНИИ С 2017 ГОДОМ

| | 2017 | 2018 | % прогнозируемые | % фактические |
|---|-------|------|---------------------|------------------|
|  ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ | 1349 | 1400 | 3,7 | 15,9 (1564) |
|  ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ | 160,8 | 167 | 4,2 | -2,5 (156,7) |
|  АВТОБУСЫ | 42,5 | 44 | 3,3 | 12,5 (47,8) |
|  ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ | 123,5 | 125 | 1,2 | 3,9 (128,3) |

ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год - 1349

2018 год - 1564

2019* год - 1600

отклонение 2018 к 2017 15,9%

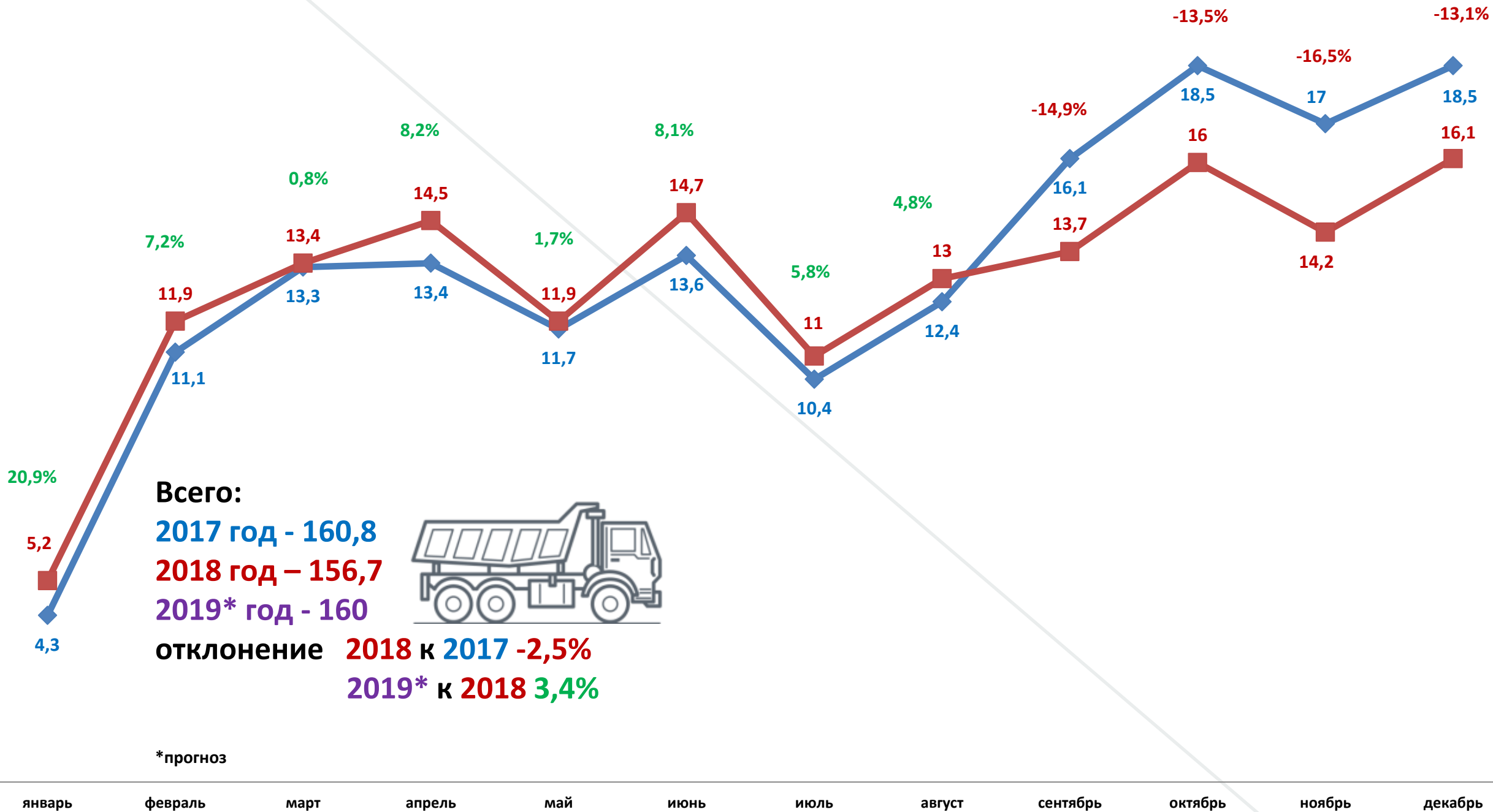
2019* к 2018 2,3%



*прогноз

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

ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ВКЛЮЧАЯ ЛЕГКИЕ ГРУЗОВИКИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год - 160,8

2018 год - 156,7

2019* год - 160

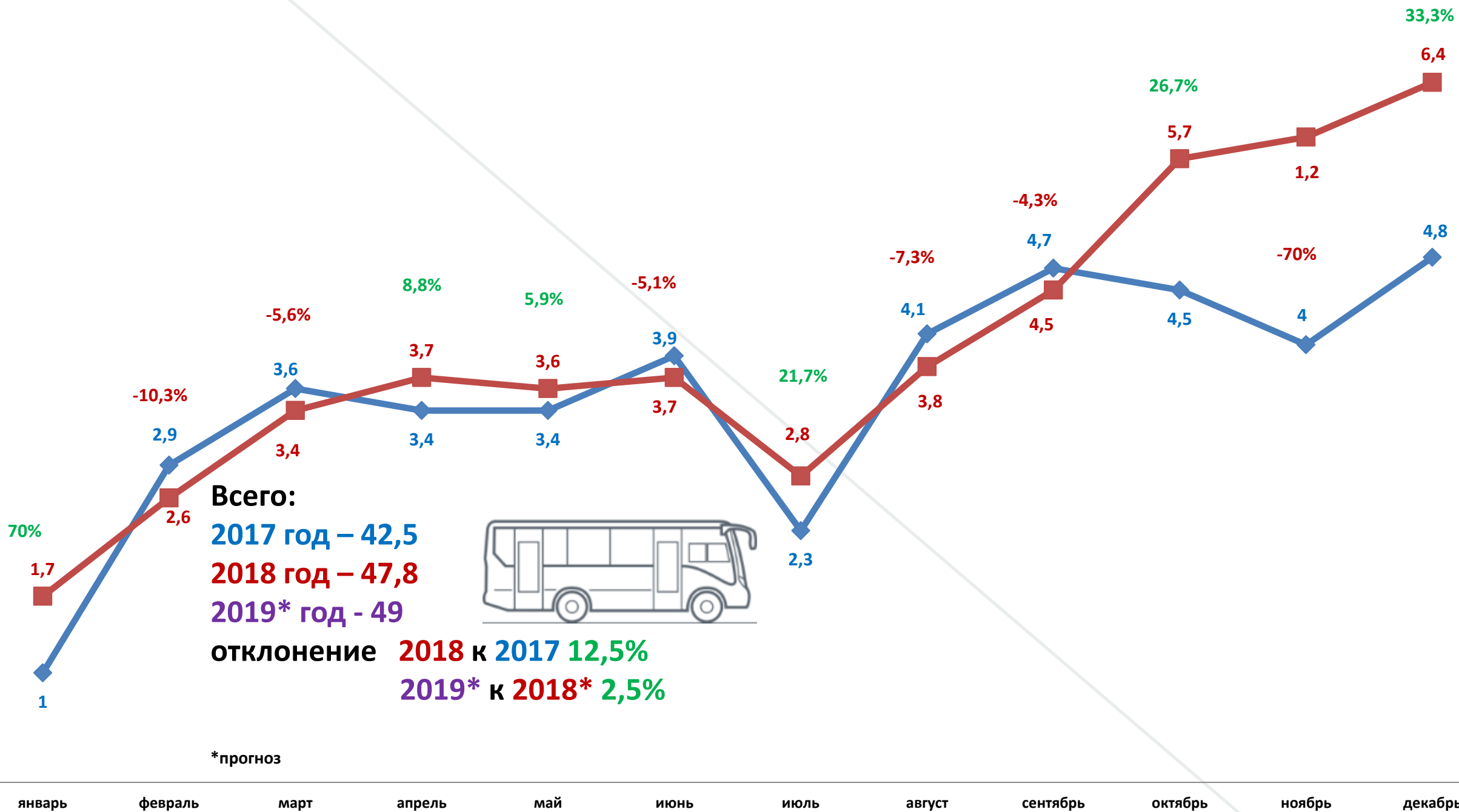
отклонение 2018 к 2017 -2,5%

2019* к 2018 3,4%



*прогноз

ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСЫ, ВКЛЮЧАЯ МИКРОАВТОБУСЫ ТЫС. ШТ.



Всего:
 2017 год – 42,5
 2018 год – 47,8
 2019* год - 49

отклонение 2018 к 2017 12,5%
 2019* к 2018* 2,5%

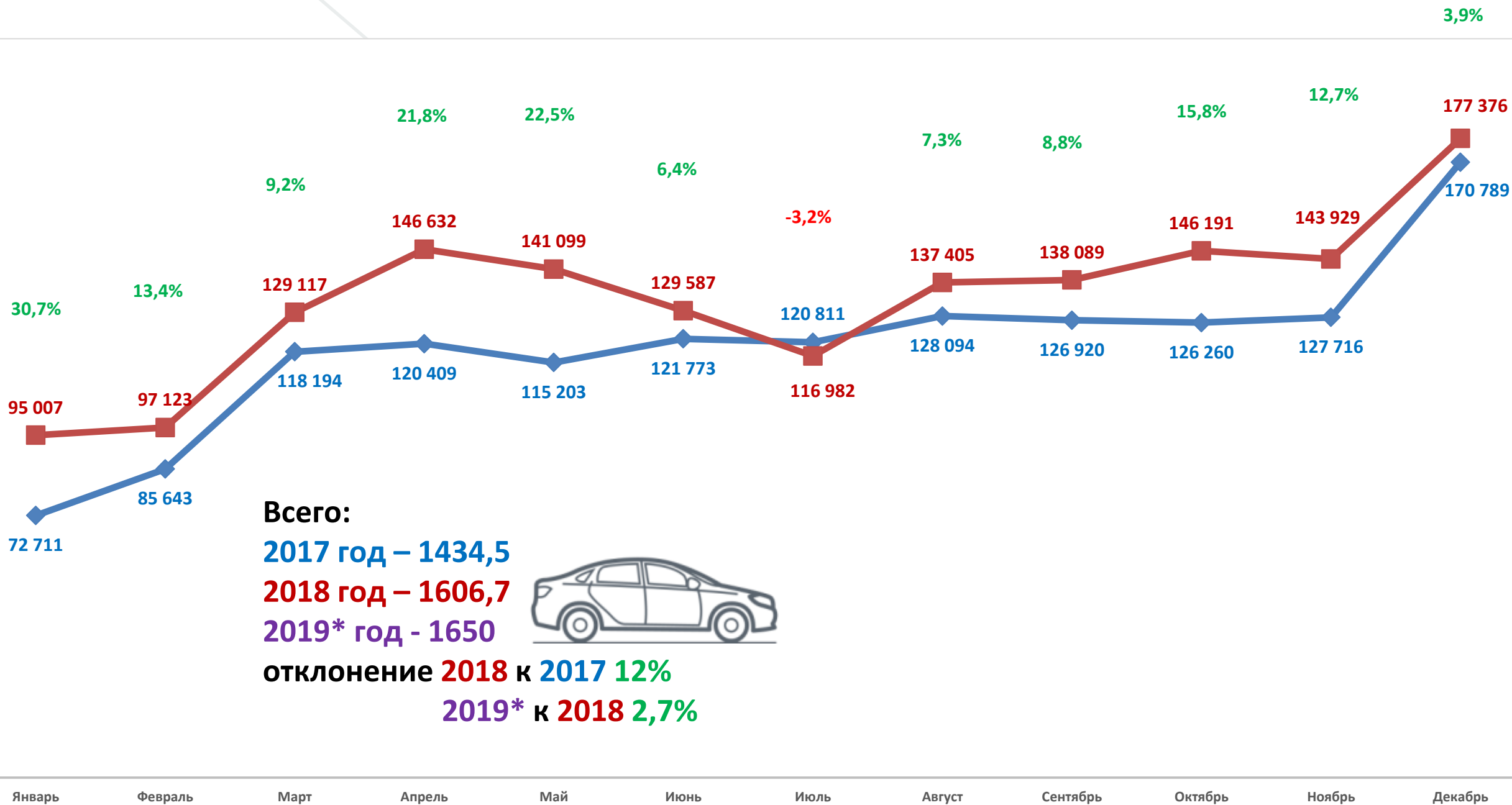


*прогноз

ПРОГНОЗ РЕГИСТРАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНПОРТА РОССИИ

| | 2017 | 2018 | 2019* | 18 к 17 % | 19* к 18 % |
|--|--------|--------|-------|--------------|---------------|
|  ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ | 1434,5 | 1606,7 | 1650 | 12 | 2,7 |
|  ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ | 78,3 | 80,7 | 83 | 3 | 2,9 |
|  АВТОБУСЫ | 12,1 | 14,1 | 14,5 | 16,6 | 2,8 |
|  ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ | 106,2 | 105,4 | 106 | -0,7 | 0,6 |

РЕГИСТРАЦИЯ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год – 1434,5

2018 год – 1606,7

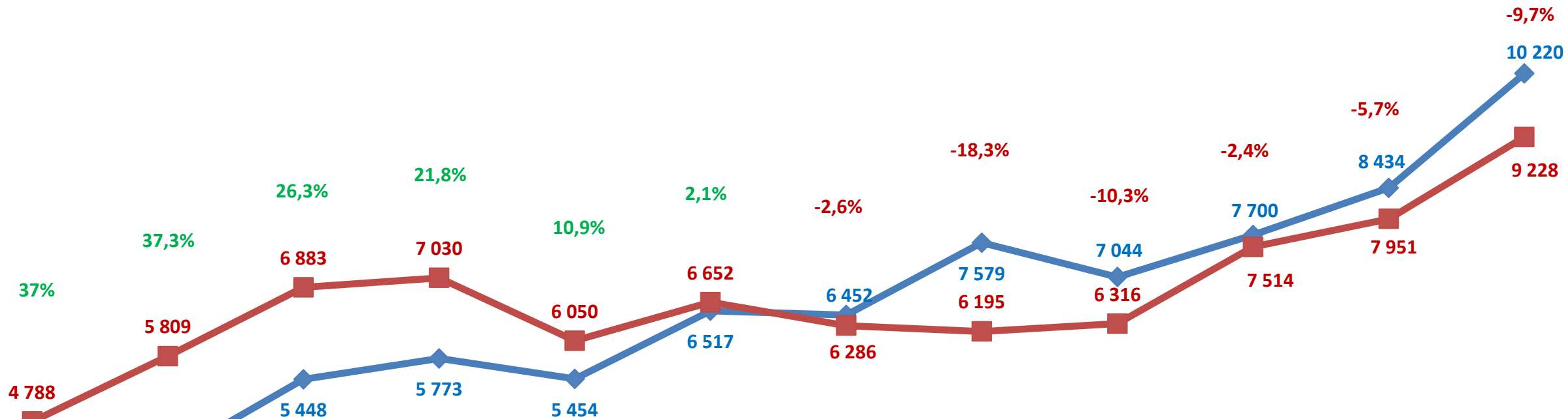
2019* год - 1650

отклонение 2018 к 2017 12%

2019* к 2018 2,7%



РЕГИСТРАЦИЯ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год – 78,3

2018 год – 80,7

2019* год - 83

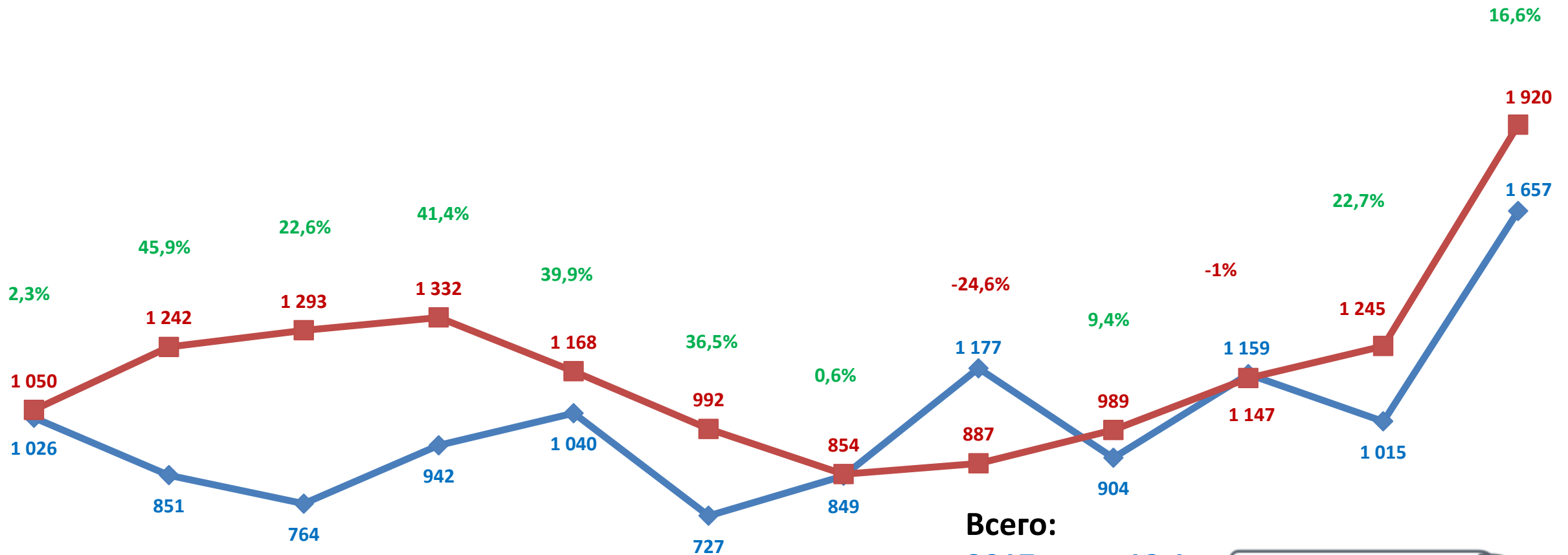
отклонение 2018 к 2017 3%

2019* к 2018* 2,9%



*прогноз

РЕГИСТРАЦИЯ АВТОБУСЫ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год – 12,1

2018 год – 14,1

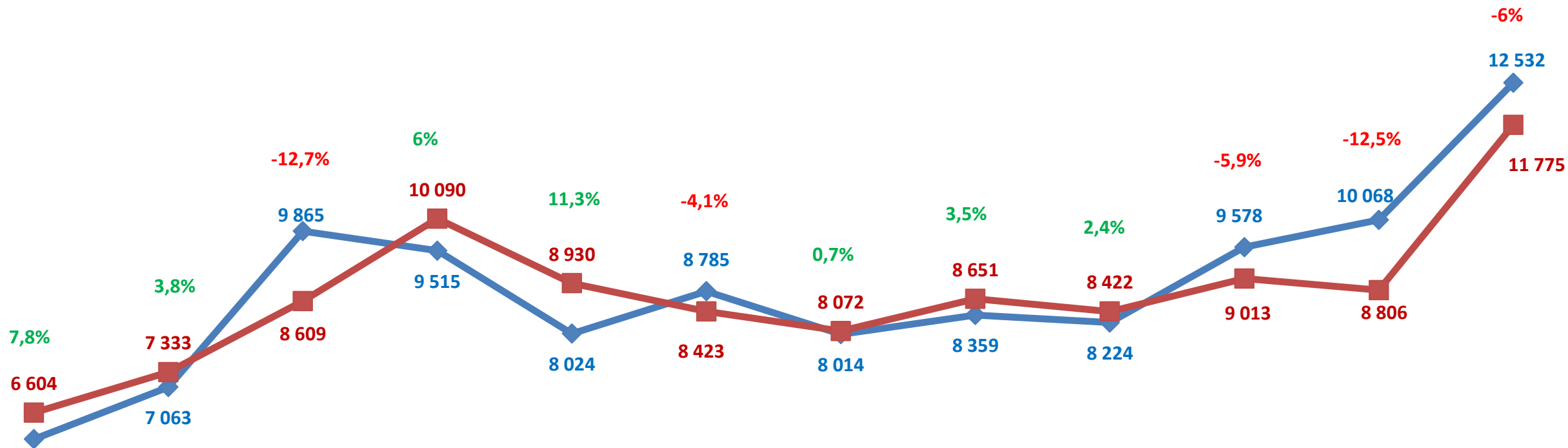
2019* год – 14,5

отклонение 2018 к 2017 16,6%

2019* к 2018* 2,8%



РЕГИСТРАЦИЯ ЛЕГКИЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ ТЫС. ШТ.



Всего:

2017 год – 106,2

2018 год – 105,4

2019* год - 106

отклонение 2018 к 2017 -0,7%

2019* к 2018 0,6%



*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%**

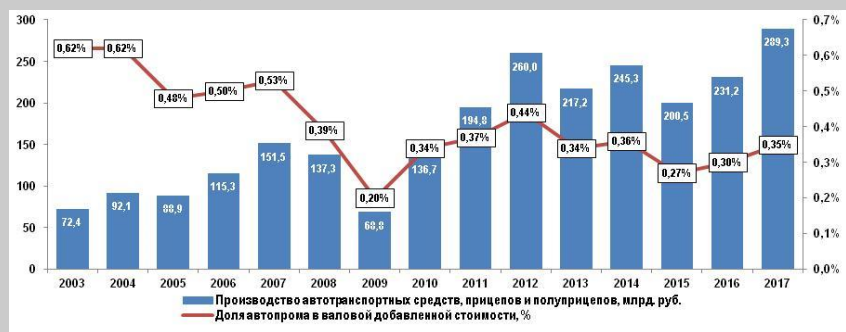
Отечественный автопром возродится – **24,13%**

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

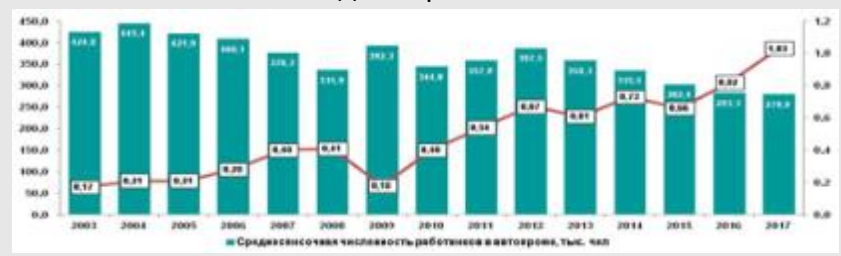
Затрудняюсь ответить – **12,69%**

| № | 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



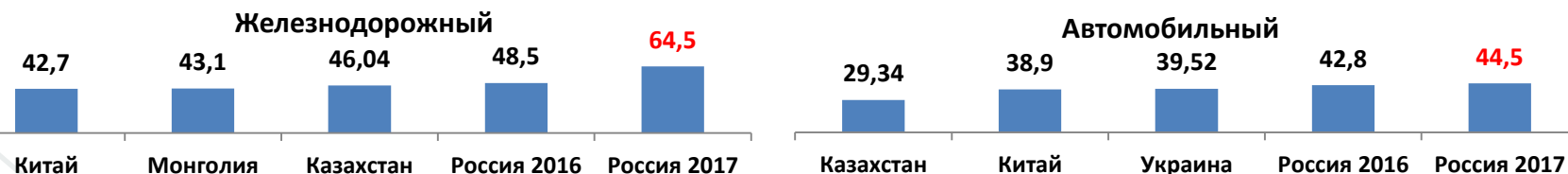
| № | Вызовы и риски | Комментарий |
|---|--|---|
| 4 | <p>Из-за санкции возникли существенные риски внезапной остановки предприятий отрасли, что может привести к существенным потерям для государственного бюджета. Низкая санкционная устойчивость отрасли ослабляет суверенитет государства.</p> | <p>Действующая 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. <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)

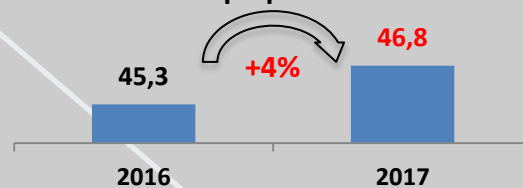
Тариф на перевозку груза



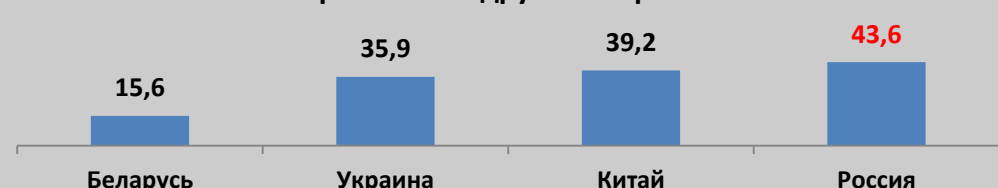
Водоснабжение

(рублей за 1куб. м.)

Тариф в России



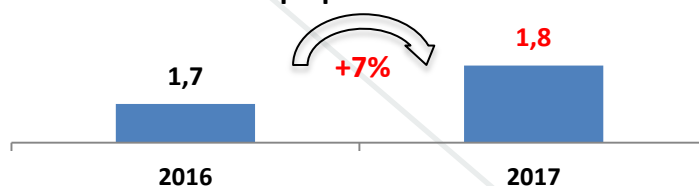
Сравнение с другими странами



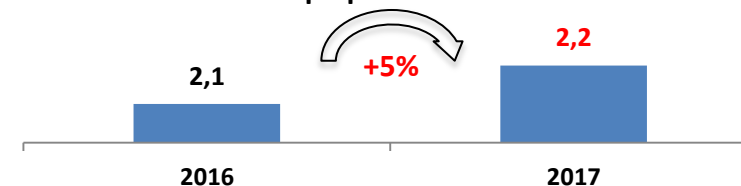
Отопление

(тыс. рублей за Гкал)

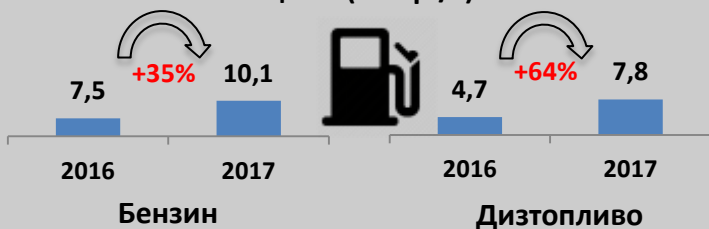
Тариф в России



Тариф в Москве

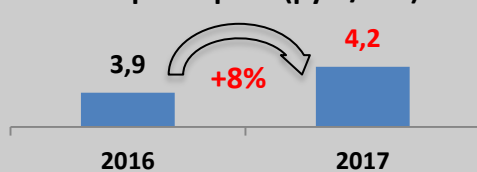


Акцизы (тыс.р./т)

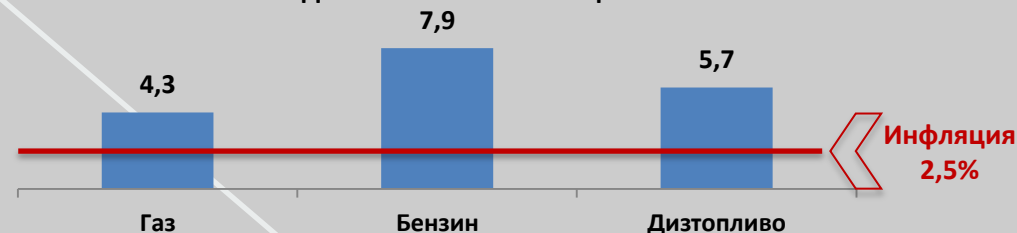


Основные факторы роста в 2017 году

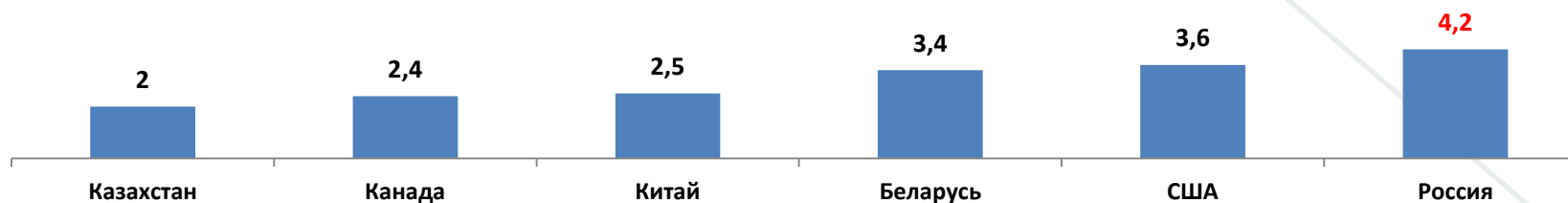
Электроэнергия (руб./кВт)



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

