

## **СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ОБЪЕМА ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИК РАЗНЫХ СТРАН**

**Алабаева Н.С.**

*Российская Федерация, г. Самара,  
Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королева*

**Аннотация.** В статье проведен анализ состояния и динамики развития автомобильной промышленности разных стран. Также был проведен анализ объема рынка автомобилей в РФ на период с 2013-2019 гг, и сделаны выводы развития автомобильной промышленности. Оценено влияние деятельности иностранных автомобильных компаний на структуру российского рынка новых легковых автотранспортных средств. Охарактеризованы трансформации производственных стратегий европейских автомобильных ТНК, а также оценены их перспективы.

**Ключевые слова:** Автомобильная промышленность, экспорт, производство, темп роста, доля рынка, объем производства, прогноз.

Сегодня автомобильная промышленность находится под влиянием многих тенденций. Правительства повышают уровень регулирования отрасли в условиях растущей конкуренции на рынках труда и капитала. Налоговые органы адаптируют свои приоритеты, политику и стратегии для контроля за соблюдением налоговой дисциплины к изменениям, происходящим в бизнес-среде. Компании стремятся добиться успеха в конкуренции, обеспечивая при этом не только соблюдение правовых требований, но и рост стоимости.

Крупнейшие и наиболее экономически развитые страны мира являются лидерами в области мировой автомобильной промышленности и имеют собственную автомобильную промышленность, а остальные большинство стран имеют свои отдельные элементы структуры развития данной отрасли. Так, по оценкам Международной организации автопроизводителей - МОПАП (Organization of Automobile Manufacturers) в первом полугодии 2019 года объемы производства автомобилей упали на крупнейших рынках. Россия входит в число немногих стран с "положительными темпами роста" (в пределах 5%) [7]. Отметим, что на

шесть крупнейших стран автопроизводителей приходится 63,45% от общего объема производства.

При работе с партнером по альянсу или создании совместного предприятия с национальным производителем компания имеет возможность значительно снизить возможные риски от ведения бизнеса, поскольку партнеры хорошо ориентируются на рынке и могут вовремя реагировать на изменения институциональной среды или политической обстановки [5]. В слияниях и поглощениях риск высок из-за возможного несоответствия корпоративных культур, необходимости полной реструктуризации и возможной последующей продажи при недостатках компании. В отличие от преимуществ совместного использования рисков с партнерами, компании сталкиваются с дилеммой сохранения своих технологических преимуществ [6].

За первое полугодие 2019 г. российские покупатели приобрели 328 546 новых SUV, это на 5% меньше, чем годом ранее — 345 986 ед. Сегмент В показывает второй по объему продаж результат — 141 810 авто, что соответствует рыночной доле в 19,93%. Годом ранее было продано 154 775 таких машин, спад продаж составил 8,4%. Машин С-сегмента за первые шесть месяцев 2019 года было продано в количестве 93 587 ед., что на 10,5% меньше, чем годом ранее — 104 590 авто. Доля автомобилей С-сегмента в объеме всех автомобильных продаж составила 13,15%. Самый большой прирост продаж легковых автомобилей был зафиксирован в этот период в сегменте В+. Объем продаж машин этого сегмента вырос за первое полугодие на 19,5% с 57 807 до 69 081 ед. Рыночная доля сегмента В+ составила 9,7%. За отчетные шесть месяцев на 8,4% выросли продажи в сегменте Е (бизнес-класс). В этом году россияне купили 25 646 седанов бизнес-класса, а годом ранее — 23 666 авто. Доля Е-сегмента в объеме всех продаж составила 3,6%. Объем продаж автомобилей D-класса за январь-июнь вырос на 12,4% и составил 23 741 ед. авто против 21 128 ед., а рыночная доля этого сегмента установилась в размере 3,34% [3].

Российская автомобильная промышленность представлена предприятиями во всех сегментах автомобильной промышленности: производством легковых

автомобилей, легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов, прицепов, специальной и военной автомобильной техники, автокомпонентов (двигателей, трансмиссий, ходовых частей, автомобильной электрооборудования и автомобильной электроники и др.), автомобильных материалов, а также научно-исследовательскими и конструкторскими организациями. Всего в отрасли работает около 400 предприятий и организаций [4].

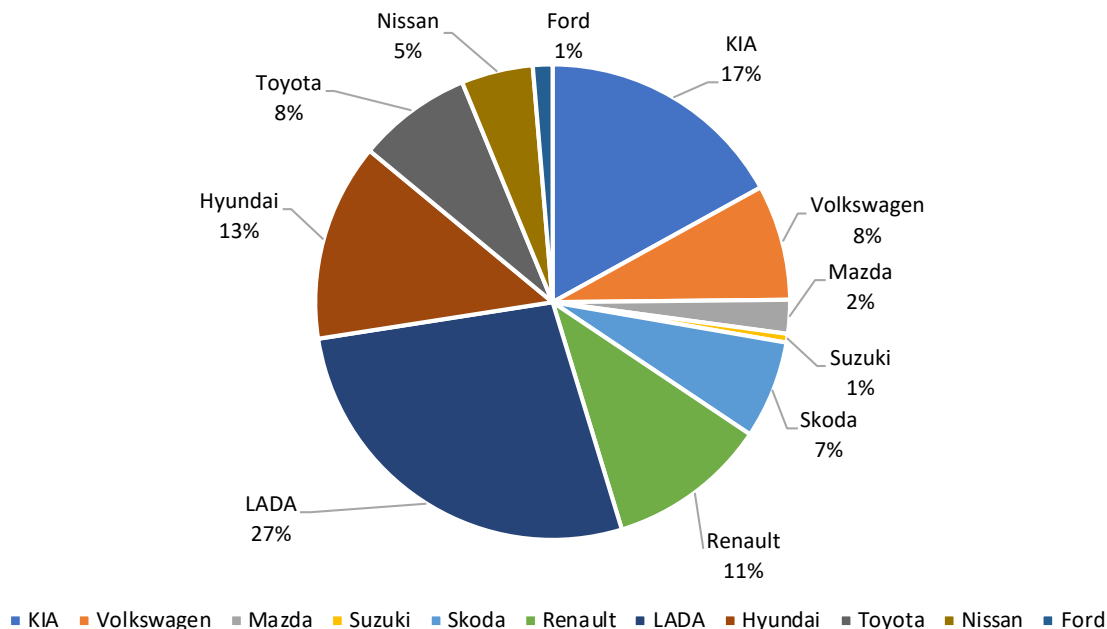
В настоящее время автомобилестроение РФ создает около 1% ВВП, обеспечивая около 400 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях-производителях автомобилей и комплектующих. Кроме того, отрасль создает около 1 000 000 рабочих мест в филиалах и дилерах [8].

При этом российский рынок легковых автомобилей характеризуется высоким уровнем фрагментации в моделях, что характеризует относительное развитие рынка, но создает проблемы конкурентоспособности по масштабам производства [1]. Структура автомобильного производства, приведенная на рисунке 1, подтверждает, что основным традиционным производителем автомобилей в России является АО «АВТОВАЗ», чья производственная мощность составляет около 1 млн единиц в год. При этом подавляющее большинство других автопроизводителей в России выпускают в среднем существенно меньше 100 тыс. машин.

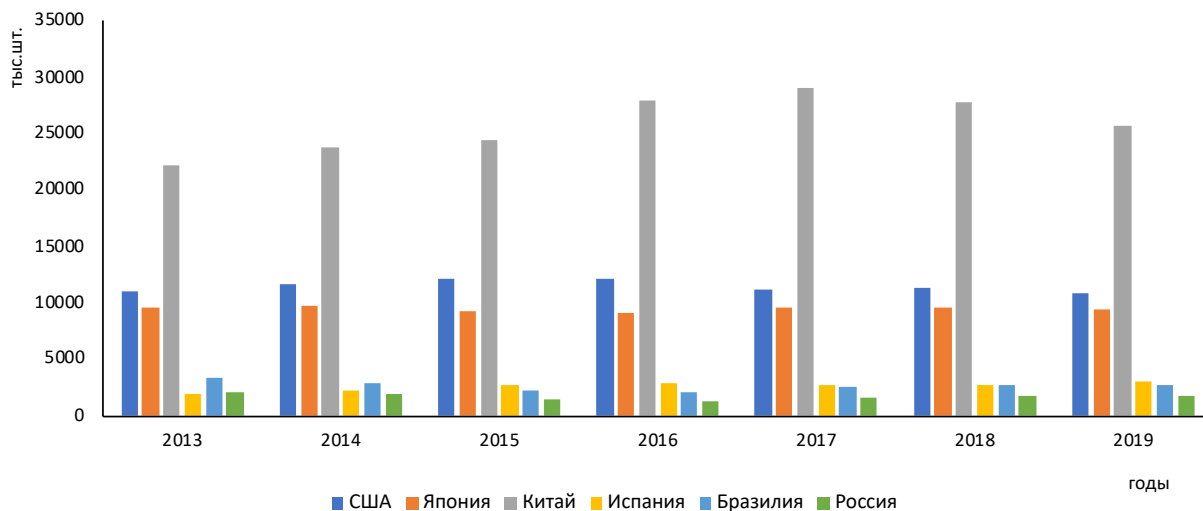
Северная Америка потеряла свою долю на автомобильном рынке в мире из-за снижения продаж мировой тройки производителей (General Motors, Ford и Chrysler Group). Японские компании продолжали наращивать свой потенциал в условиях снижения спроса, используя сравнительные преимущества своей страны: изменчивость модельного ряда, экономически эффективные модели для потребителя и низкие цены [15].

Производство автомобилей - важнейший сегмент, определяющий ситуацию в автомобилестроении в целом. Объем мирового производства в этой части в 2019 году вырос на 1,5% по сравнению с 2018 годом, при этом доля автомобилей в мировом производстве автомобильной техники практически не изменилась, оставшись на уровне 70%.

Средний объем производства на модель/платформу в России также значительно ниже уровня лучших мировых компаний. Если средний объем производства на платформу в США, странах восточной Европы, Испании и Южной Корее составляет около 119 тыс. единиц в год, а в Китае и Бразилии – около 61 тыс. единиц в год, то в России этот показатель равен лишь 27 тыс. единиц в год.



**Рисунок 1. Структура производства автомобилей крупнейшими компаниями – производителями легковых автомобилей в 2019 г. (составлено автором по данным [3])**



**Рисунок 2. Объем производства автомобилей в ведущих странах (составлено автором по данным [3])**

По данной статистике, приведенной в рисунке 2, можно увидеть лидирующие страны по объему производства автомобилей – это Китай, Япония и США.

На конец 2019 года в мире было выпущено более 90 млн новых автомобилей. Лидирует Китай, который составил более 25 млн единиц автотранспорта и при этом примерно столько же китайских граждан приобрело автомобиль для своих нужд. При этом китайский рынок - не просто крупнейший, но и самый быстрорастущий рынок в мире [9]. Согласно статистике, представленной OICA, в 2017 году в Китае было продано 29 млн единиц новых автомобилей. Доля Китая на мировом рынке такого типа продукции, которое рассматривается, составила 35%. По сравнению с 2015 годом продажи в этой стране выросли на 15%. По мнению экспертов, впечатляющая динамика 2017 года объясняется официально озвученными на тот момент планами Правительства Китая повысить налоги на автомобили с небольшим объемом двигателя с января 2017 года [2].

США на втором месте, это плохо сказывается для них. Поскольку они выпустили всего около 11 млн машин, а купили почти 18 млн. То есть 7 миллионов штук привезли извне.

Япония является главным поставщиком машин на внешние рынки. Из 9,5 млн выпущенных автомобилей только 5 были проданы внутри страны. То есть еще 4,5 млн машин пошли на экспорт. Около 2 млн автомобилей экспортируют Корея и Германия [10].

А как же Россия и ее положение в мире производителей и потребителей? В РФ не лучшие показатели, но и о печальном положении говорить не стоит. В 2019 году Россия выпустила 1 723 376 единиц, потребила 1 759 532 новых автомобиля [14].

Анализ представленной статистики, а также процессов, происходящих в мировой автомобильной промышленности, включая как производство самих автомобилей, так и автокомпонентов, показывает, что глобализация производства усиливается, а уровень международной конкуренции растет.

**Таблица 1. Объем рынка легковых автомобилей России в 2013-2019 годах  
(составлено автором на основе данных [12])**

Год	Автомобили LADA на первичном рынке, тыс. а/м	Темп роста, %	Легковые автомобили др. марок в России, тыс. а/м	Темп роста, %	Всего легковые автомобили в РФ по всем маркам, тыс. а/м	Темп роста, %
2013	487	-	2123	-	2610	-
2014	419	86,04	1921	90,49	2340	89,66
2015	269	64,20	1165	60,65	1434	61,28
2016	266	98,88	1089	93,48	1355	94,49
2017	311	116,92	1210	111,11	1521	112,25
2018	360	115,76	1363	112,64	1723	113,28
2019	362	100,56	1309	96,04	1671	96,98

Стабильный спрос на товарные автомобили на первичном рынке приводит к повышению уровня автомобилизации страны и, как следствие, к расширению парка автомобилей. Результаты большого числа проводимых социологических исследований свидетельствуют о том, что, как правило, через 3-5 лет товарные автомобили попадают на вторичный рынок. При этом вторичный автомобильный рынок является фактически малоизученным, но, в то же время, не менее значимым, так как благодаря постоянному приросту величины парка увеличивается и объем перепродаваемых автомобилей [13]. Так, по количественным показателям в штуках в 2013 году объем продаж легковых автомобилей на вторичном рынке более чем в 2 раза превысил показатели первичного рынка (таблица 1).

Впрочем, для дальнейшего роста концентрации производства есть и другие причины. Главной из них являются планы по снижению общего числа базовых автомобильных платформ с одновременным ростом количества произведенных на одной платформе машин, озвученные правительством в 2017 году в проекте Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года [11]. Как уже сказали, это создает «естественные» предпосылки для дальнейшей концентрации производства.

Подводя итоги, в целом Российская Федерация обеспечена достаточным объемом инвестиционно-финансовых ресурсов для реализации автомобилепромышленных проектов, предполагаемых к реализации в период действия Стратегии. Более того, имеется возможность реализации дополнительных инвестиционных проектов по обозначенным приоритетам и

стратегическим направлениям. Можно увидеть особенности освоения ключевого рынка стран. Проведен анализ количественных и качественных изменений в структуре производства и продаж автомобилей европейскими компаниями, ставших следствием их активной интернационализации. Особое внимание уделено «домашнему» региону фирм. Оценено влияние деятельности иностранных автомобильных компаний на структуру российского рынка новых легковых автотранспортных средств. Охарактеризованы трансформации производственных стратегий европейских автомобильных ТНК, а также оценены их перспективы.

Заметно, что российский рынок новых легковых автомобилей уже на протяжении нескольких лет находился в фазе спада. Регулирующие усилия правительства позволили замедлить темпы снижения рыночной емкости и сместили спрос в сторону произведённой на территории России продукции.

### **Список литературы**

1. Автоэволюция. VIII Международный форум по развитию автомобилестроения и производства автокомпонентов в России [Электронный ресурс] / Вестник. – Сентябрь, 2017. – С.8 – URL: <http://arrko.ru/uploads/heralds/143/2a1c16ee23ed5dd57a24.pdf>.
2. Акимов А. В. Проект «Один пояс, один путь» и интересы России // Восточная аналитика, выпуск 3, 2018 – с. 7-15.
3. Аналитическое агентство «АВТОСТАТ» [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.autostat.ru>
4. Баронина Ю.А. Современные производственные стратегии европейских автомобильных ТНК / Ю.А. Баронина // Вестник Института экономики. – 2019. – No1. – С. 158-174.
5. Волкодавова Е.В. Методический подход к оценке транзакционных издержек промышленных предприятий при осуществлении экспортных и импортных операций // Вестник Самарского государственного экономического университета, №1(39), с. 31-38.
6. Искосков М.О. Оценка транзакционных издержек в корпоративных структурах // Вектор науки Тольяттинского государственного университета, №2, с. 246-251.
7. Кузнецов А.В. Транснациональные корпорации в мире. «Мировое и национальное хозяйство» [Электронный ресурс]. Издание МГИМО МИД России. – 2014. – No2(29). – URL: <http://www.mirec.ru/2014-02/transnacionalnyye-korporacii-v-mire>.
8. Минпромторг России [Электронный ресурс]. - URL: <https://minpromtorg.gov.ru/activities/industry/otrasli/avtoprom/>

9. Нуреев Р.М., Кондратов Д.М. Рынок легковых автомобилей: вчера сегодня, завтра / Журнал институциональных исследований – 2010, №3 – с. 86-128.
10. Пасько А.В. Корпоративные стратегии автомобильных корпораций в условиях глобализации мирового автомобилестроения / А.В. Пасько // Проблемы современной экономики (Новосибирск). – 2014. – №20. – С. 38-50.
11. Правительство России [Электронный ресурс]. - URL: <http://government.ru/docs/32547/>
12. Статистика производства автомобилей в мире [Электронный ресурс]. - URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/>
13. Чиркина Е.Д. Анализ мер государственной поддержки автомобильной промышленности в России / Е.Д. Чиркина // Вестник университета. – 2017. – №10. – С. 40-46.
14. Число собственных легковых автомобилей по субъектам Российской Федерации с 2000 по 2017 гг. [Электронный ресурс] / Статистика Росстата. – URL: [www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/business/trans-sv/t3-4.xls](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/business/trans-sv/t3-4.xls).
15. Foy H. Age of mega supplier heralds danger for carmakers [Электронный ресурс]. Financial Times – URL: <https://www.ft.com/content/50c272c4-dce9-11e3-ba13-00144feabdc0>.

#### COMPARATIVE ANALYSIS OF THE VOLUME PRODUCTIONS DYNAMIC OF THE DIFFERENT COUNTRIES ECONOMIES AUTOMOTIVE SECTOR

N.S. Alabaeva

*Samara National Research University,  
Samara, Russian Federation*

**Abstract.** The article analyses the state and dynamics of automotive industry development in different countries. An analysis of the volume of the car market in the Russian Federation for the period from 2013-2019 was also carried out, and conclusions were drawn from the development of the automotive industry. The impact of the activities of foreign automobile companies on the structure of the Russian market of new passenger vehicles was evaluated. The transformations of production strategies of European automotive TNCs, as well as their prospects, were described.

**Key words:** Automotive industry, export, production, growth rate, market share, production volume, forecast.