

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
образования

АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет экономический
Кафедра финансов
Направление подготовки 38.03.01- Экономика
Профиль: Мировая экономика

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

« _____ » _____ 2017 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: « Оценка и прогнозирование импорта легковых автомобилей в
Россию »

Исполнитель
студент группы
371 об 3

(подпись, дата)

И.С. Хандога

Руководитель
доцент, к.э.н.

(подпись, дата)

О.Г. Васильева

Нормоконтроль
ассистент

(подпись, дата)

С.Ю. Колупаева

Благовещенск 2017

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет экономический
Кафедра финансов

УТВЕРЖДАЮ
Зав.кафедрой
_____ Е.А.Самойлова
подпись
И.О.Фамилия
« ____ » _____ 20__ г.

ЗАДАНИЕ

К бакалаврской работе студента Хандога Ильи Сергеевича

1. Тема бакалаврской работы: Оценка и прогнозирование импорта легковых автомобилей

(утверждено приказом от
10.04.2017 № 770 – уч _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы 08.06.2017 г

3. Исходные данные к бакалаврской работе : данные Федеральной таможенной службы, государственной статистики РФ

4. Содержание бакалаврской работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): Современное состояние и тенденции развития мирового рынка легковых автомобилей, особенности импорта легковых автомобилей в РФ и определение его перспектив

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) сводные таблицы

6. Консультанты по бакалаврской работе (с указанием относящихся к ним разделов) нет

7. Дата выдачи задания 06.02.2017 г

Руководитель бакалаврской работы: О.Г. Васильева, доцент, к.э.н.
(фамилия, имя, отчество должность, ученая степень,
ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): _____

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа содержит 77 с., 50 источников, 6 таблиц, 2 рисунка, 2 приложения.

ИМПОРТ, ЭКСПОРТ, ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИМПОРТА, ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ТАРИФНЫЕ МЕРЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ, НЕТАРИФНЫЕ МЕРЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА, ТАМОЖЕННАЯ ПОШЛИНА, УТИЛИЗАЦИОННЫЙ СБОР

Цель работы - является анализ импорта легковых автомобилей в Россию и определение его перспектив.

Объект исследования – импорт легковых автомобилей.

Предмет исследования – современное состояние импорта легковых автомобилей в России и его перспективы.

Аналитический период: 2012 г. - 2016 г.

В работе была рассмотрена конъюнктура мирового рынка легковых автомобилей, изучены основные тенденции развития мирового автомобильного рынка. Так же проведен анализ импорта легковых автомобилей. На основе изученного материала был построен прогноз динамики импорта легковых автомобилей на период с 2017 по 2019 г.

PAPER

Baccalaureate work contains 77 pages, 50 sources, 6 tables, 2 drawings, 2 appendices.

IMPORT, EXPORT, STATE REGULATION OF IMPORT, CUSTOMS REGULATION, TARIFF MEASURES OF REGULATION, NON-TARIFF MEASURES OF REGULATION OF IMPORT, CUSTOMS DUTY, UTILIZATION COLLECTING

The work purpose - is the analysis of import of cars to Russia and determination of its prospects.

Object of probe – import of cars.

Object of research – the current state of import of cars in Russia and its prospects.

Analytical period: 2012 - 2016.

In this work the environment of the world market of cars was considered, the main tendencies of development of the world automobile market are studied. The analysis of import of cars is carried also out. On the basis of the studied material the forecast of dynamics of import of cars for the period from 2017 to 2019 was constructed.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Современное состояние мирового рынка легковых автомобилей	8
1.1 Спрос и предложение на мировом рынке легковых автомобилей	8
1.2 Основные тенденции развития мирового автомобильного рынка	26
2 Анализ импорта легковых автомобилей в Россию	33
2.1 Государственное регулирование импорта легковых автомобилей РФ	33
2.2 Динамика и структура импорта легковых автомобилей	37
2.3 Роль импорта легковых автомобилей для экономики страны	44
3 Перспективы импорта легковых автомобилей в Россию	49
3.1 Оценка влияния тарифного и не тарифного регулирования на динамику импорта	49
3.2 Прогнозная оценка динамики импорта легковых автомобилей в Россию на период с 2017 по 2019 г.	54
Заключение	64
Библиографический список	69
Приложение А Рейтинг продаваемых марок автомобилей в РФ	75
Приложение Б Отчет о проверке ВКР на оригинальность в системе «Антиплагит»	77

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время мировой рынок легковых автомобилей отличается неоднородностью и развивается непропорционально. В 2013 году крупнейшие автомобильные рынки мира продемонстрировали различные тенденции – в США спрос на автомобили приблизился к докризисному уровню, Китай сумел сохранить звание крупнейшего авторынка мира, продажи в Европе обвалились на фоне финансового кризиса, а российский авторынок продолжил рост.

Российский автомобильный рынок в последние годы динамично развивается и этим привлекателен для игроков мирового авторынка. В свою очередь, авторынок России интегрирован в структуру мирового авторынка и зависит от его колебаний.

Цель работы: анализ импорта легковых автомобилей в Россию и определение его перспектив.

Объект исследования – импорт легковых автомобилей.

Предмет исследования – современное состояние импорта легковых автомобилей в России и его перспективы.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

- рассмотреть современное состояние мирового рынок легковых автомобилей;
- рассмотреть спрос и предложение на мировом рынке легковых автомобилей;
- определить основные тенденции развития мирового автомобильного рынка;
- рассмотреть государственное регулирование импорта легковых автомобилей РФ
- проанализировать динамику и структуру импорта легковых автомобилей;

- определить роль импорта легковых автомобилей для экономики страны;
- провести оценку влияния тарифного и нетарифного регулирования на динамику импорта;
- составить прогнозную оценку динамики импорта легковых автомобилей на период с 2017 по 2019 г.

Аналитический период: 2012 г. - 2019 г

Теоретической основой исследования послужили работы Дергачева В.А., Орлова А.И., Толкачева С.А., Цыпин И.С., Михалкин В.А.

Информационную базу работы составляют данные Федеральной таможенной службы, государственной статистики РФ.

При написании работы были использованы метод сравнения, логического и структурного анализа, прогнозный метод.

Новизна работы состоит в том, что автором предпринята попытка дать оценку перспектив дальнейшего развития импорта легковых автомобилей.

Практическая значимость работы заключается в возможности использования результатов исследования в учебном процессе при изучении дисциплин «Мировая экономика и международные экономические отношения», «Международный бизнес».

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка и двух приложений.

Первая глава посвящена рассмотрению современного состояния мирового рынка легковых автомобилей.

Во второй главе проанализирован импорт легковых автомобилей в Россию. Рассматривается динамика и структура импорта легковых автомобилей.

В третьей главе определены перспективы импорта легковых автомобилей в РФ. Построен прогноз оценки динамики импорта легковых автомобилей в РФ на период с 2019 по 2019 г.

1 СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ МИРОВОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

1.1 Спрос и предложение на мировом рынке легковых автомобилей

Доля автомобилестроения в ВВП индустриально-развитых стран различна: от 5% у США и Франции, и до 10% у Японии и Германии. В России указанный показатель не был выше 2,5%, при этом отечественное автомобильное производство отстает даже от не больших автомобильных производителей зарубежных стран, таких как Испания, Италия, Великобритания и др. Важным фактором является еще и то, что автомобильная промышленность определяет высокую долю занятости трудоспособного населения в тех странах, где производятся, обслуживаются, реализуются автомобили. При этом, страны, производящие автомобили, обеспечивают страны, с которыми у них заключены двусторонние соглашения о сотрудничестве, дополнительными рабочими местами. В особенности, эта доля занятости трудоспособного населения растет за счет привлечения людей в смежные, обеспечивающие автомобильную промышленность, отрасли.

Так, в США в отрасли автомобилестроения, а также в смежных ему отраслях, заняты около 12,5 млн. чел, то есть каждый шестой занят в этой промышленности. В России, несмотря на некоторый спад, в данной отрасли из 70 млн. трудоспособного населения занято около 1,7 млн. чел, при этом налоговые поступления от деятельности предприятий автомобилестроения в бюджет составляют 2,5 – 3% от общего объема. Развитие автомобилестроения тесно связано с научно-техническим прогрессом: развитие всей автомобильной промышленности базируется на знаниях и достижениях прикладных и фундаментальных наук.

Автомобилестроение как разрабатывает передовые новшества в технологиях, так и является активным их потребителем. Создание новейших моделей требует различных инновационных исследований, технологических

и технических новшеств. При этом выпуск технологически сложной продукции, сопровождается рядом требований с законодательной стороны и со стороны рынка. Это и дает возможность осуществления научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок.

Сегодня автомобильная промышленность является ведущей отраслью машиностроения в экономике индустриально-развитых стран. Об этом свидетельствует ряд факторов:

- во-первых, ежедневно растет потребность людей в приобретении автомобилей для личных хозяйственных задач;

- во-вторых, автомобильная промышленность характеризуется высокой наукоемкостью и высокотехнологичностью. Различные отрасли, предприятия и организации, выполняющие ее многочисленные заказы, находятся в тесной взаимосвязи с ней. Инновации и новые технологии, которые внедряются и развиваются в автомобильной промышленности, приводят к совершенствованию производства, а затем происходит подъем всей автомобильной промышленности и экономики в целом;

- в-третьих, эта отрасль во всех индустриально-развитых странах относится к числу наиболее результативных отраслей народного хозяйства, она способствует росту внутреннего и внешнего товарооборота, пополняет бюджет, принося существенный доход от продаж;

- в-четвертых, автомобильная промышленность является, безусловно, стратегически важной отраслью, ее развитие способствует росту экономической силы и независимости страны. Масштабное использование передовых образцов автомобильной техники в армии, бесспорно, способствует росту оборонной мощи страны и обеспечивает ее высокий статус на международной арене. В целом, все эти факторы позволяют рассматривать автомобильную промышленность, как отрасль, занимающую одну из передовых позиций в мировой экономике. Родителем массового производства потребительских товаров около века назад стала именно автомобильная промышленность.

Автомобилестроение впервые появилось в Германии и Франции, но оно стало активно развиваться в США благодаря такому нововведению Генри Форда, как конвейер. Причем достаточно долго автомобилестроение лидировало по сравнению с другими отраслями по степени организации процесса производства. Впоследствии его назвали «промышленностью промышленности». Кстати, эта же отрасль первой ощутила на себе массовое недовольство покупателей, когда в 1960 годы американские потребители сочли национальные автомобили недостаточно безопасными. И первой попала под жесткий контроль и регулирование со стороны государства: начиная от экологии производства и заканчивая вопросами антимонопольной политики.

В наше время автомобилестроение учло весь опыт и ошибки производства прошедшего столетия и сосредоточило в себе самые передовые технологии массового производства и маркетинга. Основной тенденцией начала нового столетия можно считать медленное сокращение западных (США, Европа) рынков в мировой автоиндустрии. Недавно прошедший экономический кризис выявил, что сформировавшаяся избыточность рынков этих стран определяет постоянное перепроизводство транспортных средств и ТНК индустриально-развитых странах испытывают значительные потери. Именно по этой причине в рейтинге основных ТНК все более заметные позиции начинают занимать представители азиатского региона. В сложившихся условиях принципиально моментом для крупных ТНК западных стран является не сокращение издержек производства и его перераспределение в постепенно развивающиеся регионы, как раньше, а создание существенно новых транспортно-логистических схем, соединение разработок и научного потенциала и, в конечном итоге создание глобальных мобильных автокомплексов.

В данном периоде одна из центральных особенностей развития глобализации мировой автомобильной промышленности – это ускоренное

снижение числа производителей, в рамках их объединения и транснационализации производства.

Основными показателями выживания компаний в современных условиях являются:

- 1) возможность одновременной эффективной деятельности на нескольких рынках;
- 2) конкурентоспособность и финансовая устойчивость;
- 3) неоклассическая схема организации производства автомобилей.

Основными тенденциями глобализации современного автопрома являются:

- 1) значительный рост оптимальных объемов изготовления продукции автомобильной промышленности;
- 2) инвестирование крупными производителями автомобилей в развитие производственных мощностей размещенных на территории развивающихся стран;
- 3) рост продаж автомобилей, работающих на альтернативных видах топлива;
- 4) стандартизация и унификация всего модельного ряда;
- 5) появление «гибких производств» в автомобилестроении.

Изменение предпочтений потребительского рынка повлекло за собой значительное изменение внешнеторгового оборота автопрома между странами. Стали активно создаваться крупные международные альянсы мировых автопроизводителей. Значительно вырос индекс транснациональности ТНК – лидеров автомобильной отрасли. Продолжается активный рост продаж азиатских брендов автомобилей на рынках ЕС и США. Происходит появление и активное развитие нового направления автомобильной индустрии – создание «бюджетного» автомобиля. Большинство крупных мировых автопроизводителей были вынуждены, под воздействием обрушившегося финансово-экономического кризиса 2008-2009 гг., отказаться от стратегии активного развития и прибегнуть, вынужденно, к

стратегии выживания. При этом часть игроков автомобильного рынка надеялись на активное участие государства. Другие – опирались почти только на рыночные механизмы. При этом основное число антикризисных мер сводилось к решению экономических трудностей автомобильных компаний, посредством осуществления финансовой помощи.

Вопреки активизирующимся процессам глобализации на мировом автомобильном рынке некоторым странам удалось сохранить лидирующие конкурентные позиции на этом рынке. Особое значение в условиях жесткой конкуренции имеют сложившиеся традиции в автомобилестроении определенной страны.

С начала 2000 годов – до настоящего момента – в Китае наиболее активно развивается отрасль автомобилестроения. Размер китайского автомобильного рынка в 2009 году составил 10,4 млн. ед, что выше показателя 2008 га на 54,1 %. В 2015 году рынок автомобилей Китая вырос до 25,7 миллион автомобилей. Тем не менее, доминируют в мировом автомобилестроении пока американский автопром (уже порядка 100 лет), представленный Большой тройкой (ChryslerGroup LLC, GeneralMotors, FordMotorCompany), а с 1980 гг. автопром Японии, лидерами которого являются Toyota, Nissan, Honda и др. Производства японских автомобилей в мире в 2015 году достигло 9,77 млн. шт., что превышает показателя 2014 года на 5,1 % (в 2014 году - 9,27 млн. шт). Экспорт японских легковых автомобилей в 2015 году был равен 4,57 млн. шт, в 2014 году - а 4,46 млн. автомобилей, рост показателя составил 3,5 %. Доля экспорта японских легковых автомобилей от общего производства за период увеличилась с 45,7% до 49,3%. В 2015 году основным импортером автомобилей Японии стали США - 1,6 млн. шт., что выше показателя 2014 года на 35%; европейские страны – 735,5 тыс. шт (на 16,1%), ближневосточный регион – 684,9 тыс. шт (на 15%), и страны Азии – 529,3 тыс. шт (на 11,6%).

Направления развития, которые сформировались в мировом автомобилестроении в последние годы, не изменились - основные мировые

производители активно выводили свои мощности на территории стран с дешевой рабочей силой. Такая тенденция – рост размещения заводов на территории развивающихся стран – не снизит свои темпы. Появляющиеся рынки сбыта будут центром борьбы основных производителей - лидеров мировой авто- индустрии. В условия глобализации, на современном этапе сильно проявляется острая конкурентная борьба, высокий темп роста расходов на НИОКР, а так же снижение продаж на уже устоявшихся рынках в промышленно- развитых странах.

Американский, европейский и японский рынки (80% мировой реализации автомобилей) уже потеряли темпы своего роста. За период с 2000 - 2015 годов объем производства автомобилей увеличился на 32 %, при этом его география характеризовалась тем, что в 5 крупнейших странах- производителях (США, Японии, Германии, Франции и Италии) его сохранил тот же размер 33,5 млн. авто, а их удельный вес в мировом производстве снизилась с 73 до 58%. В то время как центральные мировые рынки переживают застой, вперед вырываются такие развивающиеся страны, как Китай, Корея, Индия и Мексика. При этом, ряд «второстепенных», в недавнем прошлом, производителей, таких как Канада, Испания, Бельгия расширяют свое производство. В перспективе - умеренный прирост мирового производства автомобилей будет осуществляться именно за счет развивающихся рынков. Предпосылками этому будут служить эффективная инвестиционная политика стран, их географическое месторасположение, относительно дешевая рабочая сила и достаточно емкий внутренний рынок.

Продажи автомобилей в 2016 году в странах Западной Европы составили 13,5 млн. авто, что на 2,3% выше уровня 2015 года. Высокие темпы роста можно наблюдать в 2016 году в Индии – 7,1% по сравнению с 2015 годом, а на конец периода объем продаж легковых автомобилей в стране составил 3,0 млн. авто. В 2015-2016 годах произошло снижение продаж в России на 36% по сравнению с 2014 годом до 1,6 млн. единиц, что в два раза меньше по сравнению с показателем 2012 года. Причинами таких

изменений являются сохраняющиеся последствия низких цен на нефть, экономические санкции западных государств, наложенных на экономику России, и величина обменного курса рубля. Таким образом, отрасль медленно осуществляет восстановление после глобального финансово-экономического кризиса, в то время как развитие во всем мире замедлилось, в том числе на фоне неопределенности в России и Южной Америке. В настоящее время автомобилестроение сосредоточило в себе самые передовые технологии массового производства и маркетинга. Ни один иной вид продукции не имеет такого хождения на вторичном рынке, как автомобили. Именно к этой отрасли относятся некоторые самые сильные торговые марки мира.¹

В настоящее время мировой рынок легковых автомобилей отличается неоднородностью и развивается непропорционально. В 2016 году крупнейшие автомобильные рынки мира продемонстрировали различные тенденции – в США спрос на автомобили приблизился к докризисному уровню, Китай сумел сохранить звание крупнейшего авторынка мира, продажи в Европе обвалились на фоне финансового кризиса, а российский авторынок продолжил рост.

С учетом роста в Северной Америке и Китае, мировые продажи легковых автомобилей, согласно оценкам, достигли 87,4 до миллиона в 2015 году. Об этом говорится в исследовании IHS Automotive.

Это увеличение всего на 1,5% по сравнению с 2014 годом – самый низкий рост с 2010 года. Вместе с тем, по мнению экспертов IHS, отрасль будет продолжать восстановление после глобального экономического кризиса, в то время как рост во всем мире замедляется, в том числе на фоне неопределенности в России и Южной Америке.

IHS оценивает, что североамериканские продажи легковых автомобилей увеличились на 5,5% до 20,6 миллионов единиц в 2015 году, по

¹Топ-10 лучших автопроизводителей по итогам 2015 года / Офиц. сайт:Rating-avto: режим доступа: URL: <http://rating-avto.ru/raznoe/samyie-populyarnyie-proizvoditeli-avtomobiley.html> (дата обращения 12.03.2017)

причине продолжающегося восстановления на рынке США, где продажи достигли 17,5 млн. единиц (увеличение на 6,0%). Результаты исследования IHS похожи на оценки других фирм, в том числе MorganStanley и TrueCar, которые ранее прогнозировали объем продаж более 17 млн. в Соединенных Штатах, так как цены на бензин остаются низкими, доверие потребителей растет и финансирование легко доступно.²

Продажи легковых автомобилей в Китае, тем временем, согласно оценкам, выросли на 5,6% до 24,4 млн. в 2015 году. В начале 2015 года IHS прогнозировала рост продаж в Китае до 25 млн. ед в 2015 году. Однако, несмотря на более широкий доступ к кредитам, расширение дилерских сетей и программы утилизации, предназначенные для стимулирования продаж, рост объема продаж легковых автомобилей снизился, вслед за замедлением роста китайской экономики в целом.

В 2015 году IHS скорректировала прогнозы в сторону понижения роста в том числе из-за неопределенности в России, которая повлияла на другие рынки в Восточной Европе. Продажи легковых автомобилей в России, которая находится в глубокой рецессии, имея дело с энергонезависимой валютой и перспективами более широкой войны в Украине, согласно оценкам, сократились в 2015 году на 36% по сравнению с предыдущим годом до всего 1,6 млн. ед, что вдвое меньше по сравнению с продажами 2012 года. В начале 2015 года IHS прогнозировала падение объема продаж до 1,8 млн. ед.

Наоборот, продажи автомобилей в странах Западной Европы, согласно оценкам, увеличились на 8,9 % в 2015 году по сравнению с 2014 годом и достигли 13,2 млн. ед. Индия также продемонстрировала высокие темпы роста в 2015 году – 7,7 % по сравнению с предыдущим годом, сообщает IHS, а объем продаж легковых автомобилей в стране увеличился до 2,8 млн. ед. Динамика импорта легковых автомобилей представлена на рисунке 1.

²Топ-10 лучших автопроизводителей по итогам 2015 года / Офиц. сайт: Rating-avto: режим доступа: URL: <http://rating-avto.ru/raznoe/samyie-populyarnyie-proizvoditeli-avtomobiley.html> (дата обращения 08.12.2016)

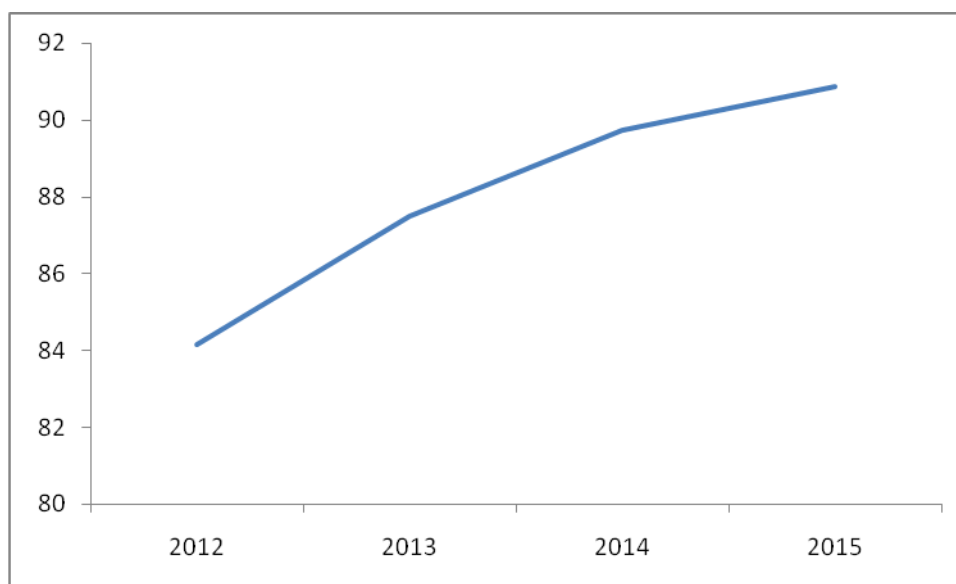


Рисунок 1- Динамика импорта легковых автомобилей, в млн. ед.

IHS также зафиксировала ослабление автомобильного сектора в Южной Америке в 2015 году, где на крупнейшем рынке, в Бразилии, был зафиксирован спад продаж легковых автомобилей по сравнению с предыдущим годом на 26% до 2,5 млн., на фоне роста безработицы, падения доходов населения и ухудшения условий кредитования, а также из-за увеличения налогов.

Таблица 1 – Продажи легковых автомобилей в мире (по странам)

Место	Страна	2015 год млн. штук	2014 год млн. штук	Изменения (+; -),%
1	2	3	4	5
1	Китай	21,146	19,701	7,3
2	США	17,471	16,531	5,7
3	Япония	4,216	4,700	-10,3
4	Германия	3,206	3,037	5,6
5	Индия	2,773	2,571	7,9
6	Великобритания	2,634	2,476	6,4
7	Бразилия	2,481	3,333	-25,6
8	Франция	1,917	1,796	6,7

Продолжение таблицы 1.

1	2	3	4	5
9	Канада	1,901	1,853	2,6
10	Южная Корея	1,824	1,664	9,6
11	Россия	1,601	2,491	-35,7
12	Италия	1,575	1,360	15,8

Так же для достижения поставленной цели были проанализированы доля импорта в процентном отношении от ВВП по ППС за 2015 год (таблица 1). Импорт товаров сократился почти на 40%, а объем экспорта нефти-сырца — более чем на половину (56%), свидетельствуют данные Международного торгового центра (ИТС), подготовленные на основе статистики Федеральной таможенной службы (ФТС) России и базы данных UN Comtrade. UN Comtrade - база данных ООН по статистике торговли товарами, содержащая детальную статистику импорта, как она предоставлена статистическими службами более 200 стран и территорий.

По данным финансово-экономического издательства Forbes в 2015 году общий объем импорта России составил 333,5 млрд. долл., годом ранее — 497,8 млрд. долл. К проблеме импорта товаров, а в данном случае комплектующих для легковых автомобилей в Россию, можно отнести зависимость самого импорта к валютному курсу.

Считается, что в случае девальвации рубля (например, в силу падения цен на нефть или начавшего оттока капитала) импортные товары начинают повышаться в цене на внутреннем рынке, спрос на них начинает сокращаться, а отечественные производители получают шанс на импортозамещение, которое, в свою очередь, представляет собой тип экономической стратегии и промышленной политики государства и хозяйствующих субъектов, направленной на защиту внутреннего производителя.

Рассмотрим, как пример, ООО «Тойота Мотор», предприятие, у которого большая часть материалов иностранного производства. Ситуация

для компании значительно осложнилась в связи с изменением валютных курсов, которые, как известно, оказывают существенное влияние на внешнюю торговлю различных стран, воздействуя на ценовые соотношения экспорта и импорта, вызывая изменение внутриэкономической ситуации, а также влияя на конкурентоспособность фирм, прибыль предприятий. Российский рынок остается для компании Тойота одним из самых приоритетных в мире (№10 по объемам продаж автомобилей Toyota на глобальном уровне).

И даже, несмотря на нестабильную рыночную ситуацию, компания не отказывается от запланированных ранее инвестиций в развитие локального производства. Используя валютный курс, предприятие сравнивает собственные издержки производства с ценами мирового рынка. Это дает возможность выявить результат внешнеэкономических операций отдельных предприятий и страны в целом

Самые продаваемые марки новых легковых и LCV автомобилей в мире в 2015 году представлены в Приложение А.

Согласно прогнозу Объединения немецкой автомобильной промышленности (VDA), в 2017 году в мире будет продано порядка 83,6 млн. новых автомобилей, что на 2% больше показателя текущего года, сообщил президент VDA Маттиас Виссман.

Одним из главных драйверов роста автопрома является увеличивающийся спрос на легковые машины в Китае, пишет агентство «Финмаркет». В 2016 году китайский авторынок прибавил 15%, в 2017-м ожидается рост еще на 5% до 24,2 млн. проданных новых автомобилей в РФ. В Германии, ожидают эксперты, по итогам 2016 года будет продано 3,4 миллионов легковых машин (по данным с января по ноябрь продано 3,095 миллионов автомобилей) или плюс 5% в сравнении с

прошлогодним показателем. Если прогноз оправдается, эта цифра станет рекордной для ФРГ с 2010 года.³

Так, в России по состоянию на 1 января 2016 г. на 1000 жителей приходится 284 автомобиля. Конечно этот показатель выше ранее названных значений — 58,5 шт. в 1990 г. и 92,3 шт. в 1995 году. Но не следует забывать, что в 2015 г. в Германии он составлял — 539, в Великобритании — 464, во Франции — 512. А в США на 1000 жителей приходится 641 легковой автомобиль.

Мы наблюдаем появление на рынке импорта легковых автомобилей в Россию, как концерн Volkswagen AG (VAG), контролирующей марки Volkswagen, Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Seat, Skoda, бренд Scania. В России накоплен опыт взаимовыгодного сотрудничества с крупными компаниями. И в существующих условиях неопределенности, вызванной санкционной политикой по отношению к России, продолжение работы по формированию альянсов с крупными игроками на этом рынке сохраняет свою актуальность.

В мае спрос на новые легковые автомобили в странах ЕС вырос лишь на 1,3 %. Потребители опасаются выхода Греции из еврозоны и геополитической нестабильности в мире, говорят аналитики.

В Европе замедлился спрос на новые легковые автомобили, показав в мае 2016 года самый незначительный прирост с ноября 2013 года. Количество зарегистрированных автомобилей в мае выросло на 1,3 % по сравнению с тем же периодом 2014 года, достигнув показателя в 1,1 млн., говорится в пресс-релизе ассоциации. Спрос на новые легковые автомобили в ЕС стабильно растет на протяжении 21 месяца, но майский прирост оказался «самым слабым с начала этого периода последовательного роста», отметили в ACEA.

³Мировой авторынок в 2017 году может вырасти на 2% / Офиц. сайт: autostat. Режим доступа: URL:<https://www.autostat.ru/news/28578/>

Среди крупнейших автомобильных рынков наиболее значительным снижением спроса оказалось в Германии (- 6,7 %) и Франции (- 3,5 %), в то время как Испания продемонстрировала рост на 14 %, Италия - на 10,8 %, а Великобритания - на 2,8 %.

Аналитики связывают замедление спроса с опасениями возможного выхода Греции из еврозоны и общей геополитической нестабильностью в мире. Потребительские настроения в 19 странах еврозоны снижаются уже два месяца подряд, констатирует агентство Bloomberg.

«На настроение потребителей влияют продолжающиеся переговоры по Греции, - цитирует агентство аналитика BankhausMetzler во Франкфурте-на-Майне Юргена Пипера (Jürgen Pieper). - Это не стимулирует ожидания потребителей, поскольку возможный эффект от выхода страны из зоны евро подогревает неуверенность». В АСЕА анализируют рынки 28 из 29 стран Евросоюза, за исключением Мальты, но включая не входящие в ЕС Швейцарию, Норвегию и Исландию.

На фоне продолжающейся рецессии российский и бразильский авторынки, на которые европейские производители традиционно возлагали надежды, находятся в состоянии свободного падения.

По данным Ассоциации европейского бизнеса, продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России в апреле рухнули в годовом исчислении на 41,5 %. В Бразилии падение за тот же месяц составило 24 %, сообщило Объединение немецкой автомобильной промышленности (VDA).

В ЕС между тем рост автомобильного рынка продолжится, прогнозируют аналитики. «Причин для эйфории нет, но налицо стабильный возрастающий тренд, пусть и с замедлением в мае», - констатирует аналитик LandesbankBaden-Württemberg в Штутгарте Франк Биллер (Frank Biller), которого цитирует Bloomberg. По данным АСЕА, с января по май в Европе

зарегистрировано 5,8 миллионов новых автомобилей - на 6,8 % больше, чем за тот же период 2014 года.⁴

Согласно прогнозу Объединения германской автомобильной индустрии (VDA), в 2017г. в мире будет реализовано порядка 83,6 миллионов новых авто, что на 2% больше показателя текущего года, проинформировал президент VDA Маттиас Виссман. Одним из основных драйверов роста автопрома является увеличивающийся спрос на легковые машины в КНР. За предыдущий год китайский рынок автомобилей вырос на 15%. В Германии, ожидают специалисты, по результатам следующего года будет реализовано 3,4 миллиона легковых авто (по данным с января месяца по ноябрь реализовано 3,095 миллиона автомобилей), что на 5% больше в сравнении с прошлогодним показателем.⁵

Среди всех стран, имеющих развитую легкую промышленность, выгодно выделяется шестерка лидеров по производству автомобилей.

Первый лидер – Китай – 23,7 млн. ед. Недаром Китайская Народная Республика считается крупнейшим авторынком мира. С каждым годом концерны выпускают все больше и больше моделей. По количеству автомобилей Китай превосходит следующих двух автопроизводителей (США и Японию) вместе взятых. Большинство машин продается на внутреннем рынке.

Самые популярные бренды китайских автомобилей:

– BYD пропагандирует самостоятельность в производстве машин. Компания намерена в скором времени заполнить своими моделями весь мир, возродив национальную автомобильную промышленность.

– Lifan – концерн, который за 20 с лишним лет стал одним из ста крупнейших негосударственных компаний Китая. Кроме легковых авто он

⁴Спрос на легковые автомобили в ЕС замедлился / Офиц. сайт: Dw: режим доступа: URL: <http://www.dw.com/ru/спрос-на-легковые-автомобили-в-ес-замедлился/a-18520836>

⁵ В текущем 2017 году мировой рынок автомобилей вырастет на 2%/ Офиц. сайт: Topre: режим доступа: URL <http://topre.ru/2017/01/03/v-tekuschem-2017-godu-mirovoy-rinok-avtomobiley-virastet-na.html>

также выпускает автобусы, мотоциклы, скутеры, квадрациклы и грузовые машины.

- Geely носит звание самого инновационного предприятия КНР. Выпускает более 30 моделей.

- Chery разрабатывают модели гибридных и электромобилей.

- GreatWall знаменит своими пикапами.

- FAW – самая старая китайская автомобилестроительная компания.

Так же лидером является США – 11,7 млн. ед, автомобильная промышленность Штатов зародилась в конце XIX века. С тех пор именно это государство возглавляло рейтинг по производству машин. В 80 годах XX ст. Япония вырвалась вперед, а в 2008 на первую строчку вышел Китай.

Самые известные марки автомобилей из этой страны:

- Cadillac – бренд, который выпускает машины класса люкс. Под этой маркой был создан двигатель-стандарт для американской автопромышленности.

- Ford. Концерн выпускает широкий спектр легковых и коммерческих автомобилей.

- Chevrolet – одна из самых популярных марок в Америке. На данный момент В России и Европе прекращается продажа моделей этого бренда.

- Buick – компания, которая производит автомобили для среднего класса.

Третье место занимает Япония – 9,8 млн. ед., производство японских автомобилей с каждым годом уменьшается, но, тем не менее, они остаются популярными. Благодаря демократичному соотношению цены и качества они лидируют по количеству продаж. Комфортабельный салон, современная система управления, невысокая стоимость, отличная базовая комплектация и надежность – это то, что так полюбились многим владельцам машин.

Наиболее известны такие марки автомобилей:

- Toyota – концерн, который производит машины и для новичков в автоделе, и для водителей со стажем. Имеет внушительную линейку семейных моделей. Запчасти для Toyota можно найти в любом уголке страны.

- Nissan – автомобильная марка, которая гордится экологичностью своих творений. Детали для замены также выпускаются самой корпорацией.

- Honda – компания, которая оснащает салоны автомобилей по последнему слову техники. Высокий уровень безопасности в случае ДТП позволяет концерну обгонять по продажам конкурентов.

- Subaru – марка, которая отличается наличием полного привода на все 4 колеса и монококового кузова. Легкость в обслуживании, удобный салон, напичканный техникой, и привлекательная цена делают автомобили Subaru достойным вариантом для капиталовложений.

- Suzuki выпускают компактные модели, которые обладают повышенной проходимостью. Такая экономичность очень заманлива в современном мире пробок и плохих дорог.

- Mazda – автоконцерн, который производит модели, способные пережить любые погодные условия.

4 лидером остается Германия – 5,9 млн. ед, двигатели внутреннего сгорания изобрели жители Германии, Карл Бенц и Николас Отто. Тут же люди додумались установить мотор на колесную тележку. Основанные в те времена компании сейчас являются крупными концернами. Среди европейских стран Германия занимает лидирующую позицию по выпуску качественных транспортных средств.

Немецкий автопром в брендах:

- Volkswagen – крупнейший концерн, который вмещает также бренды: Audi, Skoda, Seat, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche. Первые три марки являются ключевыми, а остальные больше призваны поддерживать интерес к автомобилям марки.

– Mercedes-Benz – компания, которая сразу изготавливала дорогие машины, но со временем стала выпускать качественные малолитражки.

– Opel изначально был немецкой маркой, но ее выкупили американцы и теперь это часть GeneralMotors.

– BMW – производитель люксовых автомобилей. Выпуск достаточно небольшой, но успешная брендинговая политика позволила компании стать популярной среди молодежи.

Южная Корея – 4,5 млн. ед.

Автопром Южной Кореи зародился в середине XX века. Первые несколько десятилетий выпускались копии известных европейских моделей. Но потом, подключая иностранных специалистов, начали разрабатывать собственные автомобили.

Производители машин:

– KIA имеет заводы по всему миру – в Турции, Северной Америке, Китае, Индии и др.

– Hyundai – крупнейшая автомобилестроительная компания Кореи.

Пятерку лидеров закрывает Индия – 3,8 млн. ед., автомобильная промышленность Индии развивается быстрыми темпами и благодаря своему напору уже занимает 6 место в мире. На территории государства размещаются заводы многих иностранных концернов, но есть и чисто национальные производства.

Индийские марки:

– Force специализируется на производстве грузовых автомобилей, автобусов и сельхоз техники.

– Tata – компания, которая выпускает легковые и коммерческие автомобили, а также одноименные двигатели.⁶

Подводя итог, необходимо отметить:

⁶ Страны-лидеры по производству автомобилей / Офф. сайт: Vivareit: режим доступа: URL:<http://vivareit.ru/strany-lidery-po-proizvodstvu-avtomobilej/>

История машиностроения начинается в далёком XVIII столетии. Первая самоходная тележка, изобретённая крепостным крестьянином Леонидом Шамшуренковым, появилась в ноябре 1752 года. А 16 лет спустя появился автомобиль, приводимый в движение паросиловым генератором. В 1806 году изобретены первые двигатели внутреннего сгорания.

В 2013 году крупнейшие автомобильные рынки мира продемонстрировали различные тенденции – в США спрос на автомобили приблизился к докризисному уровню, Китай сумел сохранить звание крупнейшего авторынка мира, продажи в Европе обвалились на фоне финансового кризиса, а российский авторынок продолжил рост.

В Европе замедлился спрос на новые легковые автомобили, показав в мае 2016 года самый незначительный прирост с ноября 2013 года. Количество зарегистрированных автомобилей в мае выросло на 1,3 % по сравнению с тем же периодом 2014 года, достигнув показателя в 1,1 млн., говорится в пресс-релизе ассоциации. Спрос на новые легковые автомобили в ЕС стабильно растёт на протяжении 21 месяца, но майский прирост оказался «самым слабым с начала этого периода последовательного роста», отметили в ACEA.

Среди крупнейших автомобильных рынков наиболее значительным снижением спроса оказалось в Германии (- 6,7 %) и Франции (- 3,5 %), в то время как Испания продемонстрировала рост на 14 %, Италия - на 10,8 %, а Великобритания - на 2,8 %.

Среди всех стран, имеющих развитую легкую промышленность, выгодно выделяется шестерка лидеров по производству автомобилей (рисунок 2).

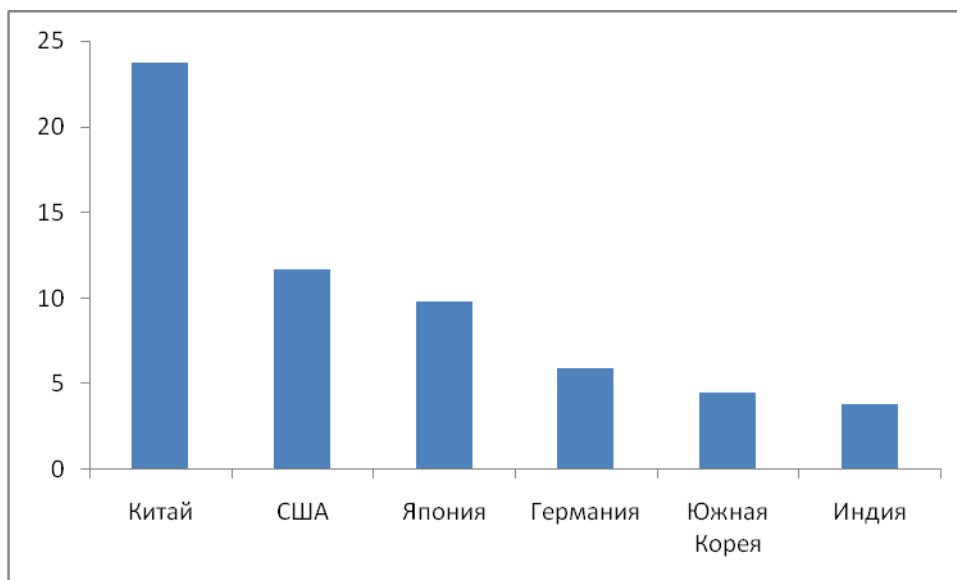


Рисунок 2 - Страны лидеры по производству автомобилей

Спрос на российском рынке автомобилей сокращается. Так, по сведениям Ассоциации европейского бизнеса, в апреле 2014 года в России было продано 226,5 тысяч единиц легкового и коммерческого транспорта, что на 8% меньше по сравнению с мартовскими показателями – 243,3 тысячи единиц техники, и на 12% меньше, чем в апреле прошлого года. В то же время, объемы продаж в марте 2014 года практически совпадают с теми же показателями, зафиксированными в марте 2013, а это значит, что еще в начале весны рынок автомобильного транспорта не сокращался, и недавнее падение спроса стало первым за много месяцев.

1.2 Основные тенденции развития мирового автомобильного рынка

В мировой автомобильной промышленности сегодня можно достаточно четко выявить ряд тенденций, служащих серьезным долгосрочным катализатором процессов интеграции компаний, происходящих в том числе путем создания стратегических альянсов.

Вывод производств в развивающиеся страны. Частичный вывод производств мировыми автопроизводителями в развивающиеся страны обусловлен, с одной стороны, ужесточением конкуренции, ростом

экологических требований к производству и автомобилям, слишком медленные, иногда отрицательные темпы роста на основных рынках, а с другой стороны, ростом спроса, большим потенциалом рынков, относительно низкой стоимостью ресурсов, возможностью получения льготных условий на развивающихся рынках. Например, доля затрат в продажной цене автомобиля составляет в Китае 5%, в России 6%; в Европе этот показатель равен 13%, США — 14%, Японии — 19%. Кроме того, производители автомобилей выносят в другие страны процессы НИОКР. Лидерами перемещения в них производственных процессов являются Индия, Китай и Мексика, в то время как текущая доля России равна нулю. Вместе с тем при оценке конкурентной позиции Россия рассматривается как один из привлекательных рынков высокотехнологических производств и относительно низких издержек при высоком уровне качества ресурсов. Данный тренд в развитии мирового автомобилестроения заставляет крупные компании при освоении новых рынков искать пути наиболее быстрого запуска своих производств. В таких странах, как Китай или Россия серьезным препятствием на данном пути становится доминирующая роль государства и практика протекционизма для защиты местных производителей. В подобных условиях одним из наиболее эффективных способов преодоления нежелания чиновников пускать на свою территорию новых игроков является демонстрация готовности новичка делиться используемыми технологиями в части производства и управления, создавать совместные предприятия, могущие стать трамплином для развития и совершенствования имеющихся национальных производств. Наиболее проработанным образованием для достижения указанных целей служит именно стратегический альянс.

Консолидация отрасли. Консолидация мировой автомобильной промышленности и создание стратегических концернов (как легковых, так и грузовых автомобилей) выражается в снижении количества независимых автопроизводителей. В 1980 гг. можно было выделить до 30 независимых крупных компаний, в то время как в настоящее время насчитывается около

10 таких компаний и прогнозируется снижение до 6—7 в будущем. Снижение числа независимых компаний является естественным процессом для многих отраслей промышленности с закономерным следствием — постепенной утратой самостоятельности и конкурентоспособности локальными участниками рынка. При этом далеко не все компании готовы поступиться даже малой частью своей независимости, даже если этот шаг и будет продиктован соображениями глобальной устойчивости развития фирмы или ее безопасности. Участников процесса консолидации может не устроить процесс слияния компаний и уж тем более поглощения, пусть даже и дружественного. Ведь история многих автопроизводителей, служащих целевыми объектами для подобных сделок, насчитывает десятилетия и начинается с семейного бизнеса со своими традициями и устоями. В таких ситуациях единственно верным путем дальнейшего сближения компаний может также стать стратегический альянс, позволяющий всем заинтересованным сторонам сохранить свое лицо и вместе с тем достичь намеченных глобальных целей.

«Стратегия платформ» активно начала развиваться в 1990 гг. Сущность ее заключается в производстве нескольких моделей на базе единой платформы (сборочной рамы, на которую монтируются все узлы и детали). Яркой иллюстрацией «стратегии платформ» являются примеры концернов «Дженерал Моторс» (GeneralMotors) и «Фольксваген» (Volkswagen). «Дженерал Моторс» использует одну платформу для производства Silverado, Suburban, Sierra, Escalade и пикапа Tahoe. «Фольксваген» в настоящее время активно работает над созданием целого ряда новых автомобилей на базе общей платформы «Фольксваген Гольф» (VolkswagenGolf) пятого поколения. Часть этих новинок появится под маркой «Фольксваген», а часть — под марками «Ауди» (Audi), «Сеат» (Seat) и «Шкода» (Skoda). Однако производство 500 тысяч экземпляров на единой платформе — это предел, после которого эффект синергии начинает снижаться. В целом за период с 1997 по 2004 гг. количество платформ для производства легковых

автомобилей упало с 10 до 7 у «Дженерал Моторс» (GeneralMotors) и с 9 до 4 у «Фольксваген» (Volkswagen). При этом расширение модельного ряда привело к росту количества моделей на одну платформу в среднем с 2 до 6 у «Дженерал Моторс» (GeneralMotors) и с 3 до 11 у «Фольксваген» (Volkswagen). Основной тенденцией становится сокращение количества продукции на фоне увеличения вариаций одной модели. Данная политика не только существенно сократила издержки путем унификации, но и способствовала повышению качества продукции, гибкости производства, скорости разработки и обновления модельного ряда. Создание ниш на основе общих платформ — новый способ конкуренции автопроизводителей, который позволяет снизить издержки. Стратегический альянс может привести к еще большей экономии, когда две или более компании, изучив имеющийся модельный ряд, выводят все сильные и слабые стороны машин-одноклассников и стараются оставить в производстве именно те из них, которые обладают наибольшим потенциалом в части дальнейшего совершенствования, отличаются детальной проработкой имеющихся узлов и агрегатов.

Появление гибких производств в автомобилестроении. Создание больших автомобильных заводов и достижение классической экономии на масштабе было эффективным решением для рынка США или Европы в прошлом, но изменение потребностей автовладельцев привело к необходимости постоянного обновления модельного ряда. Быстрота обновления стала ключевым фактором успеха на рынке. Старая организация производства не могла обеспечить этого, и вместе со «стратегией платформ» потребовалась организация производств нового типа — гибких сборочных заводов: не требуется полностью автоматизированных линий, роботов и большой площади, больших мощностей и существенных инвестиций — достаточным является компактное производство, способное выпускать различные модели компании. Плохо продается модель «А» — достаточно поставить комплекты для модели «Б», которая продается прямо с конвейера.

Активнее всех из мировых автопроизводителей эту концепцию в последние годы реализовывала компания «Хонда». Если в 1999 г. лишь 10% всех заводов «Хонда» функционировали на принципах гибкого производства, то на 2006 г. это 100% всех заводов. Указанные принципы, хоть и не имеют очевидной связи с процессом создания и функционирования стратегических альянсов, но тем не менее служат довольно часто причиной их формирования. Это происходит, когда одна компания, обладая подобными технологиями, и вступая в альянс со своим партнером, помогает ему освоить новый территориальный или нишевой рынок, не создавая при этом огромных заводов, требующих больших капитальных затрат и растягивающих во времени процесс запуска производства.

Модульная сборка. Продолжением «стратегии платформ» конца 1980-х гг. стало развитие модульной сборки. На конвейер поставляются готовые к сборке модули, включающие в себя большое число простых компонентов и деталей. Компании «Вольво», например, удалось в 2000—2004 гг. снизить число используемых для производства грузовиков компонентов в 2 раза — с 44 тыс. до 22 тыс. ед. Модульная сборка в автомобилестроении привела к появлению новых организационных принципов. Так, в 1997 г. в бразильском городе Резенде концерн «Фольксваген» организовал первый в мире парк поставщиков для производства грузовиков на принципах модульного консорциума. Отличительные особенности этого типа производства:

а) девять поставщиков-партнеров производят под одной крышей готовые к сборке модули;

б) все 1365 рабочих наняты поставщиками;

в) из 250 млн долл. инвестиций на поставщиков приходится 50 млн долл.;

г) «Фольксваген» отвечает за дизайн, контроль качества и НИОКР. Обобщая эти данные, хотелось бы отметить, что «Фольксваген» контролирует своих поставщиков не факторами производства (такими как капитал), а через использование самого бренда «Фольксваген». Несмотря на

то, что производство автомобиля — это результат объединенных усилий независимых компаний, производство в г. Резенде функционирует как единая фирма. В данном случае эта единая «псевдофирма» становится именно примером стратегического альянса сразу нескольких компаний, сосредоточенных при этом на небольшой территории.

Аутсорсинг производства компонентов. Под аутсорсингом понимается передача разработки, дизайна и сборки компонентов и модулей от производителей автомобилей производителям автокомпонентов. Производитель автомобиля осуществляет разработку автомобиля и формулирует требования по техническим характеристикам. Далее производственный процесс переходит к поставщикам компонентов до стадии сборки автомобиля на конвейере. НИОКР, непосредственное производство компонентов, включая отношения с поставщиками деталей, создание, разработка и сборка модулей определяются производителями компонентов первого уровня — наиболее крупными игроками на рынке автокомпонентов. Аутсорсинг позволяет снизить общие издержки, выбрать глобальных поставщиков, обеспечивающих наивысшее качество и минимальные закупочные цены на узлы и модули. Именно качественные мотивы очень часто создают основу для альянсов. В данном случае участники процесса убивают сразу несколько «зайцев»: экономятся ресурсы, необходимые в том случае, когда одной компании пришлось бы разрабатывать все технологии самостоятельно; экономится время на процессе создания и внедрения подобных технологических разработок; повышение качества продукции, являющееся следствием жесткой специализации партнеров именно на узком сегменте продукции.

Таким образом, можно сказать, что автомобильная промышленность является ведущей отраслью машиностроения в экономике индустриально-развитых стран. Об этом свидетельствует ряд факторов:

– во-первых, ежедневно растет потребность людей в приобретении автомобилей для личных хозяйственных задач;

– во-вторых, автомобильная промышленность характеризуется высокой наукоемкостью и высокотехнологичностью. Различные отрасли, предприятия и организации, выполняющие ее многочисленные заказы, находятся в тесной взаимосвязи с ней. Инновации и новые технологии, которые внедряются и развиваются в автомобильной промышленности, приводят к совершенствованию производства, а затем происходит подъем всей автомобильной промышленности и экономики в целом;

– в-третьих, эта отрасль во всех индустриально-развитых странах относится к числу наиболее результативных отраслей народного хозяйства, она способствует росту внутреннего и внешнего товарооборота, пополняет бюджет, принося существенный доход от продаж;

– в-четвертых, автомобильная промышленность является, безусловно, стратегически важной отраслью, ее развитие способствует росту экономической силы и независимости страны. Масштабное использование передовых образцов автомобильной техники в армии, бесспорно, способствует росту оборонной мощи страны и обеспечивает ее высокий статус на международной арене. В целом, все эти факторы позволяют рассматривать автомобильную промышленность, как отрасль, занимающую одну из передовых позиций в мировой экономике. Родителем массового производства потребительских товаров около века назад стала именно автомобильная промышленность.

Спрос на российском рынке автомобилей сокращается. Так, по сведениям Ассоциации европейского бизнеса, в апреле 2014 года в России было продано 226,5 тысяч единиц легкового и коммерческого транспорта, что на 8 % меньше по сравнению с мартовскими показателями – 243,3 тысячи единиц техники, и на 12 % меньше, чем в апреле прошлого года. В то же время, объемы продаж в марте 2014 года практически совпадают с теми же показателями, зафиксированными в марте 2013, а это значит, что еще в начале весны рынок автомобильного транспорта не сокращался, и недавнее падение спроса стало первым за много месяцев

2 АНАЛИЗ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ

2.1 Государственное регулирование импорта легковых автомобилей РФ

Импорт легковых автомобилей в России регулируется тарифными нетарифными мерами.

Таможенно-тарифное регулирование предполагает, что государство, устанавливая те или иные пошлины и сборы, например, с импортируемых в страну товаров, содействует повышению конкурентоспособности продукции отечественного производства. Дело в том, что сборы, уплачиваемые на границе, включаются в дальнейшем в стоимость товара, которая может оказаться выше, чем если бы покупатель приобретал их внутри страны у местного производителя. В то же время фискальная функция отражает задачу по сбору тарифных поступлений в государственный бюджет. В частности, если говорить о российской модели соответствующего направления государственной политики, то подобные выплаты играют важнейшую роль в пополнении государственной казны.

Таможенные пошлины на автомобили для физических и юридических лиц, разнятся. Физическое лицо приобретает авто для некоммерческого использования, следовательно не может ввозить большегрузные машины и другую специализированную технику. Порядок определения предназначения автомобиля лежит на таможенном органе и зависит от целей поездок, а так же их частоты, и рассматривается по заявлению автовладельца.

Таможенные пошлины для физических лиц зависят от следующих факторов:

- Год выпуска автомобиля. Здесь имеет значения возраст автомобиля. Ставки делятся на автомобили от 3 до 5 лет и свыше 5 лет.
- Объем двигателя. За единицу измерения принят 1 кубический сантиметр.

- Для автомобилей младше трех лет – страна производитель. От нее зависит и таможенная стоимость авто.

- Для автомобилей старше трех лет – важен только объем двигателя.

Таможенные пошлины для физических лиц в 2017 году

Таблица 2 – Размер таможенных пошлин для автомобилей до 3 лет с момента выпуска, за исключением автомобилей российского производства.

Таможенная стоимость автомобиля	Размер таможенной пошлины
до 325 000 руб.	54 % таможенной стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 325000 до 650000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 650000 до 1625000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 1625 000 до 3250000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
от 3250000 до 6500000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 15 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя
более 6500 000 руб.	48% таможенной стоимости, но не менее 20 евро за 1 куб. см. рабочего объема двигателя

Для автомобилей более 3 лет с момента выпуска российского производства единая ставка таможенных пошлин, налогов, 1 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя.

Для юридических лиц, а так же физических, ввозящих машину с целью извлечения прибыли, таможенные пошлины в 2016 году определяются общим порядком. Для российских легковых авто младше трех лет они составляют 1 евро – 1 куб. см. без учета НДС 18%.

Для того чтобы определить таможенную стоимость автомобиля, необходимо обратиться к данным производителей или независимых источников. Данный параметр применяется только для автомобилей, срок эксплуатации которых, не превышает трех лет. Данные запрашивает таможенный орган, учитывая не только год выпуска, но и комплектацию. При отсутствии данных о стоимости автомобиля, за основу берутся иностранные каталоги. Ценовая политика выстраивается исключительно в российской валюте, то есть при известной стоимости в иностранных деньгах,

производится перерасчет по действующему на момент подачи таможенной декларации курсу ЦБ России. Ежели данные о стоимости транспортного средства, заявленные владельцем, отличаются от имеющихся у таможенников, то за основу берутся те цифры, которые выше.

В статье 2 Федерального закона от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» (далее - Закон № 164-ФЗ) понятие «нетарифное регулирование» определено как метод государственного регулирования внешней торговли товарами, осуществляемый путем введения количественных ограничений и иных запретов и ограничений экономического характера.

Одной из мер нетарифного регулирования является утилизационный сбор.

Главная цель сбора — компенсация потерь государства от уменьшения ввозных пошлины на импортные авто, а также стимулирование отечественного автопроизводителя. Хотя с 2014 года утилизационный сбор начал взиматься и с российских предприятий-производителей, тем не менее спрос на произведенные в России авто стимулировался государством за счет дотаций физическим лицам в рамках программы «trade-in», суть которой можно описать как “утилизируй старый автомобиль – получи скидку на покупку нового». В 2012-2014 гг. соглашаясь на утилизацию авто посредством уплаты соответствующего сбора, россияне получали бонус (от 50 000 руб.) на новый автомобиль отечественного производства.

Единственной постоянной величиной в утилизационной эволюции последних лет является утилизационный сбор, взимаемый с юридических лиц-импортёров. Для отечественных производителей и ряда дилеров ставки налога пока идентичны, но их ближайшее будущее под большим вопросом. Алгоритм расчёта утилизационного сбора довольно простой: есть базовая ставка (БС), фиксированная в рублях величина, которая умножается на коэффициент (К), зависящий от объёма двигателя (или массы) и возраста

авто. $УС=БС*К$ Размер утилизационного сбора для легкового транспорта
Вычисляем ставку сбора для легковых авто.

Для автомобилей этого класса БС составляет 20 000 руб. и при расчёте платежей умножается на следующий коэффициент:

Таблица 3. – Расчет коэффициента для автомобилей.

Объём двигателя	От 0 до 3 лет	Более 3 лет
Не более 1000 см ³	К = 0,86	К = 5,3
1000 см ³ – 2000 см ³	К = 1,34	К = 8,26
2000 см ³ – 3000 см ³	К = 2,56	К = 16,12
3000 см ³ – 3500 см ³	К = 3,47	К = 28,5
3500 см ³ – и более	К = 5,5	К = 35,01

Утилизационный сбор для физических лиц. Этот платёж для физлиц на самостоятельно завозимый легковой автомобиль значительно меньше, чем для юридических лиц и составляет 2000 руб. на автомобиль возрастом до 3 лет, и 3000 руб. на автомобиль старше 3-х лет. Кроме того, процедура оплаты сбора более демократична, чем для юр. лиц, так как неуплата УС не является причиной отказа для ввоза авто.

В каких случаях платить утилизационный сбор не нужно:

- ПТС выдан до 31 августа 2012 г.; вы владелец ретро-автомобиля старше 30 лет;
- вы участник госпрограммы по переселению или беженец;
- вы являетесь членом/сотрудником дипломатического представительства, консульского учреждения, международной организации, а также родственником одного из членов этих организаций.

Для трёх последних случаев в ПТС следует поставить отметку об освобождении от уплаты сбора, за соответствующими инструкциями следует обратиться с ГИБДД. Если к перечисленным пунктам вы не имеете отношения, а ПТС без отметки, то придётся сбор заплатить.

До 2014 г. размер транспортного налога на легковой автомобиль, согласно положениям главы 28 Налогового кодекса Российской Федерации (далее по тексту - НК РФ), зависел только от мощности двигателя и региона регистрации транспортного средства, устанавливающего налоговую ставку. С 2014 г. в порядке исчисления суммы транспортного налога появились новые параметры - средняя стоимость легкового автомобиля и количество лет, прошедших с года его выпуска.

Необходимо сказать, что поправки, внесенные Федеральным законом от 23.07.2013 N 214-ФЗ, вступили в силу с 1 января 2014 года, но на практике данные положения начнут применяться только с 2015 года, поскольку порядок расчета средней стоимости транспортных средств определяет Минпромторг России, который обязан ежегодно до 1 марта включительно размещать на официальном сайте перечень легковых автомобилей средней стоимостью от 3 млн. руб.

Российский авторынок постоянно падает. По состоянию на 01.01.2014 годовые темпы падения продаж отечественных автомобилей достигли 12,2% при опережающих темпах производства автотранспортных средств.

2.2 Динамика и структура импорта легковых автомобилей

Рассмотрим динамику импорта легковых автомобилей в Россию за 5 лет.

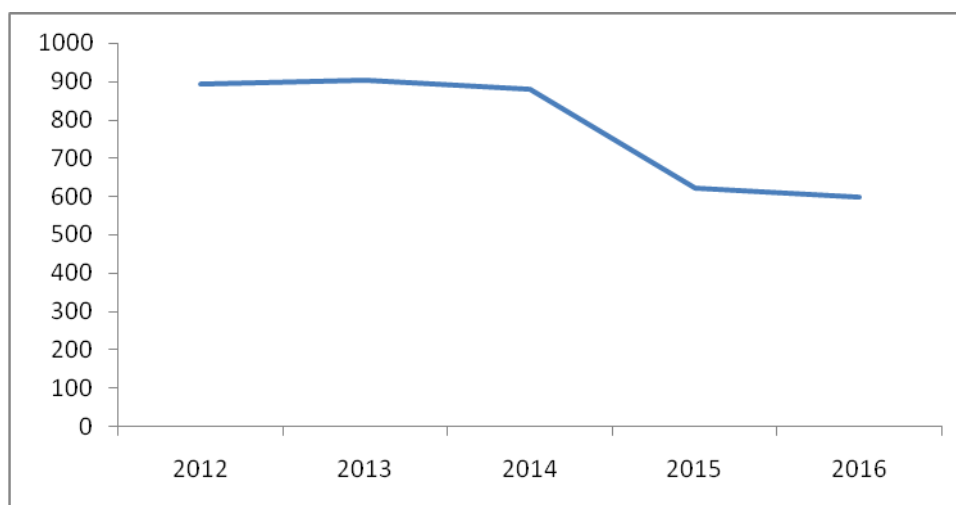


Рисунок 3-Динамика импорта легковых автомобилей в Россию, в млн.

ед.

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в 2016 г. продажи легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта снизились на 11% по сравнению с 2015 г. и составили 1,426 миллион машин. Итоговый показатель продаж оказался даже несколько ниже уровня «кризисного» 2009 г. – тогда было продано 1,466 млн. ед. В январе 2017 г. сокращение продаж продолжилось – темпы падения составили 5% в годовом выражении.

На основании таблицы наблюдаем, что резкий спад импорта произошел в 2014 году из-за сложившейся сложной ситуации в стране – валютным кризисом. В 2015 и 2016 году ситуация не нормализовалась, но резкий спад импорта произошел.

В то время как продажи новых автомобилей продолжали снижаться, на вторичном рынке спрос увеличился. Так, по данным агентства «Автостат», в 2016 г. рынок автомобилей с пробегом составил 5,19 миллион машин (+6% к уровню 2015 г.). На фоне продолжающегося снижения доходов населения спрос на автомобили смещается в сторону более дешевых автомобилей.

Таблица 4 – Динамика импорта легковых автомобилей в Россию, млн. ед

показатели	2012	2013	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Абсолютный рост 2013г. к 2012 г. , %	Абсолютный рост 2014г. к 2013 г. , %	Абсолютный рост 2015г. к 2014 г. , %	Темп роста 2016г. к 2015 г. , %
Импорт-всего	892,8	904,3	882,0	621,2	598,9	11,5	-22,3	-260,8	-22,3
ДЗ	754,3	845,2	769,2	583,0	536,3	90,9	-76	-186,2	-46,7
СНГ	112,1	152,7	112,8	38,2	52,1	40,6	-39,9	74,6	13,9
в т.ч. ТС/ЕАЭС	26,4	59,1	37,1	7,6	10,5	32,7	-22	-29,5	2,9

Такая же ситуация наблюдается и на рынке новых автомобилей.

Согласно большинству прогнозов участников рынка и аналитиков, в 2017 г. ожидается небольшое улучшение ситуации. Так, по оценкам АЕБ, рынок легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта вырастет

на 4% – до 1,48 миллион автомобилей. Согласно прогнозу агентства «Автостат», с учетом накопленного отложенного спроса, эффекта низкой базы 2016 г., продления программ господдержки и при условии стабилизации цен на нефть и курса рубля, рост продаж по итогам года составит 10% и более. ГК «Рольф» ожидает начала роста рынка со второго полугодия 2017 г. и прогнозирует годовые темпы роста в размере 5%. «Соллерс» ожидает увеличения продаж автомобилей на 10-11%. В целом, мнения большинства остальных участников рынка в отношении темпов роста в 2017 г. варьируются в диапазоне от 0 до 10%.

Таблица 5 – Топ-10 крупнейших автомобильных компаний импортирующих легковые автомобили в РФ, 2016 г.

Место Страна	Компания	Место Страна	Компания	Страна
1		Toyota	Motor	Япония
2		Volkswagen	Group	Германия
3		General	Motors	США
4		Renault-Nissan	Alliance	Франция, Япония
5		Hyundai	Motor Group	Южная Корея
6		Ford	Motor	США
7		Fiat-Chrysler		Италия, США
8		Honda	Motor	Япония
9		PSA Peugeot-Citroen		Франция
10		Suzuki		Япония

Между тем, существенным фактором, сдерживающим потенциальный рост автомобильного рынка, остается низкая покупательная способность населения. При этом цены на автомобили и затраты на их содержание продолжают расти. В декабре 2016 г. цены на легковые автомобили в среднем выросли на 6,7% в годовом выражении, что выше общего уровня инфляции.

На фоне сокращения спроса на легковые автомобили показатели внутреннего производства и импорта также снизились. Импорт автомобилей в Россию сократился на 23,7% в физическом выражении (до 267 тыс. ед), в стоимостном выражении – на 7,1% (до 60 млрд. долл.).

Объемы импорта легковых автомобилей в Россию из стран дальнего зарубежья по итогам 2015 года сократились на 49,9%, из стран СНГ — на 58,6%, сообщает Федеральная таможенная служба России (ФТС).

Всего, согласно материалам ФТС, в 2015 году в Россию было ввезено 349,9 тысяч иномарок общей стоимостью 6,49 млрд. долл. При этом на долю стран дальнего зарубежья пришлось 336,4 тыс. автомобилей и 6,338 млрд. долл., а на долю СНГ – 13,5 тысяч автомобилей и 152,3 млн. долл..⁷

Импорт легковых автомобилей в Россию в январе-мае 2016 года упал на 33% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Такую информацию опубликовала Федеральная таможенная служба России.

В физическом выражении в РФ за пять месяцев было импортировано 103 тысячи легковых автомобилей (99 700 из стран дальнего зарубежья и 3300 — из СНГ). В денежном выражении стоимость объема ввезенных машин составила 2,156 млрд. долл..⁸

В период по июль 2016 года импорт легковых автомобилей в Россию снизился на 23,6%, составив 197,6 тысячи машин. Об этом сообщает «Прайм» со ссылкой на Федеральную таможенную службу (ФТС).

Всего за этот период в Россию ввезли 190,8 тысячи автомобилей из дальнего зарубежья на сумму 4,27 млрд. долл. Из стран СНГ было импортировано 6,8 тысячи машин на сумму 110,9 млн. долл.

Импорт легковых автомобилей в Россию в августе 2016 года вырос впервые за три года, говорится в сообщении аналитического агентства «Автостат».

⁷ Импорт легковых автомобилей в Россию в 2015 году сократился вдвое / Офиц. сайт: Autonews: режим доступа: URL: <https://www.autonews.ru/news/5825b1229a7947474313317f>

⁸ Ввоз импортных легковых автомобилей в Россию сократился на треть / Офиц. сайт: News.drom: режим доступа: URL: <http://news.drom.ru/42901.html> (дата обращения 14.02.2017)

Последний рост показателя был зафиксирован в сентябре 2013 года (+5,2%).

По сообщению агентства «Автостат» в августе в Россию ввезли 21,1 тыс. иномарок, что на 5,3% больше, чем в том же месяце предыдущего года.

В последний раз рост числа ввезенных в страну легковых машин был зафиксирован в сентябре 2013 года. С тех пор объем импорта иномарок только сокращался.

Больше всего (8,2 тыс.) в августе 2016 года в Россию ввезли машин под брендом Toyota из Японии. По сравнению с августом прошлого года их импорт вырос в 3,5 раза, в результате чего сразу четыре представителя марки — Toyota RAV4, ToyotaLandCruiser, ToyotaLandCruiserPrado и ToyotaCorolla — возглавили рейтинг импортируемых моделей.

Число импортированных автомобилей под премиальным брендом Lexus выросло в годовом исчислении сразу в 8,6 раза. Всего в августе 2016 года в Россию ввезено 2,9 тысяч машин Lexus, при этом три модели (LX, RX, NX) вошли в десятку самых импортируемых.

В тройку наиболее популярных у импортеров автобрендов вошел также немецкий Mercedes-Benz. По сравнению с прошлым годом число ввезенных машин немного сократилось (минус 3,5%, до 2,6 тыс.), однако две модели (GLE-Class и GLC-Class) тоже вошли в первую десятку рейтинга.

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), всего в августе 2016 года в России продали около 113,75 тысяч автомобилей, что на 18%, или почти на 25 тыс. меньше, чем в августе 2015 года. По сравнению с июнем-июлем падение авторынка заметно ускорилось: в июле продажи новых легковых автомобилей в России сократились в годовом исчислении на 16,6%, а в июне — на 12,5%. В последний раз более высокие, чем в августе, темпы падения автопродаж были зафиксированы в России в январе 2016 года: тогда рынок упал сразу на 29,1%.⁹

⁹ Импорт легковых автомобилей в Россию вырос впервые за три года / Офиц. сайт: Tks: режим доступа: URL: <http://www.tks.ru/reviews/2016/09/29/03>(дата обращения 19.12.2016)

Согласно данным аналитического агентства «Автостат», за 6 месяцев 2016 года юридическими лицами на территорию Российской Федерации было импортировано 110,5 тысячи легковых автомобилей, что на 28,5% меньше результата годичной давности.

Самой импортируемой маркой в первом полугодии остается Toyota (31,7 тыс. шт.; -16,4%), на долю которой приходится около 29% от общего объема. Вторым по популярности является Mercedes-Benz (16,6 тыс. шт.; -19,9%), а третьим – Lexus (10,7 тыс. шт.; -17,4%).

На четвертом месте находится Audi (10,4 тыс. шт.; -0,5%), а замыкает пятерку лидеров Hyundai (8,3 тыс. шт.; -51,5%). В десятку самых импортируемых марок легковых машин в январе – июне 2016 года также вошли: BMW (5 тыс. шт.; +88,9%), которая является единственной, демонстрирующей прирост импорта; LandRover (3,8 тыс. шт.; -44,8%), Volvo (3,1 тыс. шт.; -21,5%), Subaru (2,4 тыс. шт.; -25,2%) и Suzuki (2,3 тыс. шт.; -1,6%).

Стоит отметить, что в ТОП-10 среди самых импортируемых моделей в первом полугодии попали автомобили всего пяти брендов: по три модели Toyota и Lexus, две модели Mercedes-Benz и по одной – Hyundai и Audi. Так, наибольший объем ввоза с января по июнь наблюдается у кроссовера Toyota RAV4 (15,8 тыс. шт.; -11,2%). За ним следуют кроссовер Hyundai Tucson (5,4 тыс. шт.) и внедорожник Toyota LandCruiser Prado (5,3 тыс. шт.; +354,6%).

Четвертую позицию в модельном рейтинге занимает Toyota LandCruiser (4,7 тыс. шт.; -35,5%). Замыкает первую пятерку Lexus RX (3,7 тыс. шт.; +40,7%). В десятке лидеров также присутствуют: Mercedes-Benz GLE-Class (3,3 тыс. шт.), Lexus NX (3,2 тыс. шт.; -48,9%), Audi Q7 (2,9 тыс. шт.; +255,6%), Lexus LX (2,6 тыс. шт.; +62,3%) и Mercedes-Benz E-Class (2,5 тыс. шт.; -29,2%).¹⁰

¹⁰ Импорт легковых автомобилей в Россию. Итоги первого полугодия 2016 года / Офиц. сайт: autostat: режим доступа: URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/26889/>

Таблица 6 – ТОП-10 импорта легковых автомобилей в РФ по маркам в первом полугодии 2016 года

	Марка	6М'16	6М'15	16/15, %
1.	TOYOTA	31713	37955	-16,4
2.	MERCEDES-BENZ	16636	20759	-19,9
3.	LEXUS	10683	12927	-17,4
4.	AUDI	10411	10464	-0,5
5.	HYUNDAI	8315	17135	-51,5
6.	BMW	4985	2639	88,9
7.	LAND ROVER	3848	6970	-44,8
8.	VOLVO	3053	3889	-21,5
9.	SUBARU	2374	3174	-25,2
10.	SUZUKI	2306	2344	-1,6
	ИТОГО	110470	154565	-28,5

Больше всего автомобилей импортирует компания Toyota — на долю этого автопроизводителя приходится сразу 30,7% от общего объема автомобильного импорта в Россию. В числовом выражении это 47 000 ввезенных машин, что даже на 11% больше, чем в прошлом году. На втором месте — компания Mercedes-Benz, которая ввезла в страну 22 000 автомобилей. Это соответствует доле в 14,3% от общего объема импорта, хотя для самой компании показатели ухудшились — сразу на 21%. На третьем месте — «родственный» для Toyota бренд Lexus. При 15 600 ввезенных автомобилях рост объемов импорта для этой марки составил 8,5%.

При такой статистике Toyota ожидаемо правит бал и в статистике по отдельным моделям. Самая импортируемая модель — кроссовер Toyota RAV4 (21 400 ввезенных автомобилей, рост на 12,4%). На втором месте — внедорожник Toyota LandCruiser Prado с результатом в 8 400 автомобилей. Кстати, у LandCruiser выдающийся показатель по росту импорта: количество ввезенных автомобилей этой модели по сравнению с аналогичным периодом

прошлого года выросло на 269,8%. Замыкает тройку лидеров ToyotaLandCruiser — 7 900 ввезенных автомобилей и рост импорта на 8,5%.¹¹

Выбор факторов, определяющих изменение объема продаж легковых автомобилей, был осуществлен с экономической точки зрения. Прежде всего выбор основывается на теоретическом представлении взаимосвязи факторов и результирующего показателя.

1. Среднемесячная цена на импортные автомобили. Цены на автомобили способны либо увеличить, либо сократить спрос, а значит и объем продаж.

2. Среднемесячная цена на отечественные автомобили. Цены на отечественные автомобили используются в качестве сравнения с ценами на импортный автомобиль, который выступает конкурентом отечественному.

3. Импорт легковых автомобилей. Чем больше в страну импортируют автомобилей, тем больше их присутствие на рынке и доступность для покупателей.

4. Среднемесячная начисленная номинальная заработная плата. Одной из характеристик благосостояния людей является заработная плата. Данный показатель также сказывается на потребительском ожидании и потребительской уверенности.

5. Среднемесячный курс рубля по отношению к доллару. Ослабление и высокая волатильность курса рубля приводят к удорожанию автомобилей, в соответствии с этим, понижается привлекательность покупки для потребителей.

6. Среднемесячная цена на нефть марки Brent. Динамика цены на нефть во многом характеризует состояние экономики России, определяет колебания дохода населения и потребительские ожидания, что отражается на спросе.

2.3 Роль импорта легковых автомобилей для экономики страны

¹¹ Объем импорта автомобилей в Россию рухнул на 22% / Офиц. сайт: Legendgrp: режим доступа: URL:<http://legendgrp.com/obaem-importa-avtomobiley-v-rossiyu-ruhnul-na-22.html> (дата обращения 14.03.2017)

Конъюнктура национального внутреннего рынка автомобилей - основной показатель благосостояния страны, а также мощный индикатор рыночных отношений в современной системе экономики. Развитию отрасли способствует постоянно повышающаяся потребность людей и общества в автомобилях, производство которых стимулирует дальнейшее развитие других отраслей и национальной экономики. Отсюда следует и в целом экономическое развитие страны, так 1% прироста в автомобилестроении - даст 1,5% прироста ВВП страны.

По уровню автомобилизации Россия отстает от ряда стран. Поэтому автопроизводители заинтересованы в укреплении своих позиций на рынке и внедрении новых моделей автомобилей. Даже при введении ограничений российский авторынок останется привлекательным для многих ведущих зарубежных автопроизводителей, в частности для немецких.

За 2013 г. немецкий автопром реализовал в России 585,8 тысяч автомобилей, из которых 132,4 тысяч были импортированы. Доля России в мировых продажах по маркам автомобилей составила:

- Volkswagen - 3,3 %;
- Mercedes - 3 %;
- BMW - 2,7 %;
- Audi - 2,3 %;
- Porsche - 2,3 %.

Большая часть немецких автопроизводителей локализовала производство в России, тем самым застраховав свои риски. Поэтому с уверенностью можно говорить, что «автомобильные санкции» не затронут промышленную сборку и сбор комплектующих изделий на территории России, поскольку глубина локализации далека от самодостаточного производства и иногда не превышает 50 % .

Такие крупные зарубежные концерны, как Volkswagen, GM и Toyota, не пострадают от введения санкций. Во-первых, им уже принадлежит своя доля автомобильного рынка в России, где выпускают бюджетные

автомобили, а во-вторых, они имеют возможность экспортировать свою продукцию из стран, которые не входят в число санкций.

Труднее будет менее крупным зарубежным концернам - Peugeot, Citroen и Renault. Бесспорно, возможные ограничения снизят продажи автомобилей премиального класса, но из-за экономической нестабильности в текущем году основные продажи и так приходится на низкий и средний ценовой сегмент.

Больше всего запрет импорта может ударить по рынку грузовиков: Daimler AG импортирует в Россию грузовые автомобили, и ввод санкций определенно приведет к серьезным потерям концерна.

В структуре российского авторынка доля импорта новых автомобилей составляет около 30 %. Импортируют большей частью автомобили премиум- и бизнес-класса, размещение производства которых в России малоцелесообразно. В случае ввода санкций пострадают потребители этого класса автомобилей, так как выбор для них будет ограничен. Маловероятно, что в результате действия санкций сильно изменятся цены на эти автомобили, однако спрос может сместиться в сегмент машин с пробегом либо в пользу моделей аналогичного класса, собранных в России. Вполне возможно, что у некоторых марок выручка снизится, но на прибыль и бизнес в целом это не повлияет.

Ограничение на импорт автомобилей не будет критичным для российского рынка «КАМАЗа». Потенциальных возможностей «КАМАЗа» достаточно, чтобы заменить ввоз автомобилей в условиях сокращающегося рынка. Однако ограничения на ввоз европейских и японских автомобилей приведут к увеличению импорта из Кореи и Китая.

Вместе с тем наша страна может ввести встречные ограничения по отношению к западным автопроизводителям. Американские концерны GeneralMotors и Ford имеют в нашей стране сборочные заводы и реализуют тысячи автомобилей в год. Продажи GeneralMotors (Chevrolet, Cadillac и Opel) в 2013 г. составили 257 601 автомобиль, а Ford - 92 908 машин.

Безусловно, в Европе, Китае и США продажи во много раз больше, но в условиях настоящей конъюнктуры рынка даже незначительное снижение продаж влечет за собой серьезные потери, которые могут привести к закрытию предприятий и сокращению рабочих мест.

Французский альянс Renault-Nissan в 2013 г. реализовал 808 479 автомобилей, твердо заняв лидирующие позиции на российском авторынке. В результате введения ограничений Франция потеряет миллионы евро, недополученные от российского авторынка, что может привести к закрытию сотни рабочих предприятий Peugeot, Renault и Citroen.

Введение встречных ограничений не будет губительно для российского авторынка. Россия производит различные модели легковых машин бюджетного и люксового сегмента. От введенных ограничений не пострадает и вторичный рынок - наиболее сильно на него повлияли пошлины, которые были введены ранее на импорт иномарок, а также повышение курса евро и доллара.

Вероятнее всего, в качестве санкций не будет введен запрет на импорт продукции машиностроения в Россию. Очевидно, возрастут пошлины на ввозимые в РФ автомобили премиум-сегмента. Это не окажет серьезного воздействия на авторынок и, скорее всего, выразится только в прекращении роста продаж автомобилей в данном сегменте.

Таким образом, смеем предположить, что если Россия решится ввести встречные ограничения, то это болезненно отразится на иностранных автопроизводителях.

Возможное введение санкций окажет влияние на поведение производителей комплектующих изделий с инвестициями до 10 млн долл.

Для небольших компаний, планирующих построить свой бизнес на территории России, огромное значение имеет инвестиционный фон. Эти компании не имеют прямого доступа к государственным органам и могут руководствоваться информацией, полученной только из средств массовой информации. Если эти компании не придут на российский рынок, то

автомобильным компаниям, зависящим от этих поставщиков, будет труднее добиться желаемого уровня локализации производства. У крупных автопроизводителей достаточно инвестиций для ведения бизнеса в России, наряду с этим они могут воспользоваться помощью со стороны государства.

Политика и автомобильный бизнес находятся в непосредственной взаимосвязи, если упомянуть о тех потерях, которые японские компании понесли в Китае вследствие напряженных отношений между этими странами в результате дискуссий о территории. Поэтому вполне понятна обеспокоенность иностранных автопроизводителей политической ситуацией вокруг России.

Что же касается рынка поддержанных машин, то маловероятно, что он пострадает от введенных санкций. Скорее всего, эти ограничения коснутся только физических лиц и небольших фирм и не отразятся негативно на рынке автомобилей в целом. Импорт поддержанных автомобилей заметно снизился после повышения пошлин на подержанные иномарки в 2008 г., а в 2012 г. - после повышения размера утилизационного сбора. В конечном итоге в 2013 г. подержанные автомобили составляли лишь 0,5 % объема всего импорта.

Таким образом, в случае принятия ограничений на ввоз автомобилей зарубежные автопроизводители:

- будут импортировать автомобили и их комплектующие из стран, которые не попали в число санкций;
- восполнят импорт увеличением производства на локализованных предприятиях в России;
- предоставят основное преимущество китайским и южнокорейским компаниям

3 ПЕРСПЕКТИВЫ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ

3.1 Оценка влияния тарифного и не тарифного регулирования на динамику импорта

Таможенное регулирование в РФ в соответствии с таможенным законодательством ТС и законодательством РФ заключается в установлении порядка и правил регулирования таможенного дела в РФ. Таможенное дело в РФ представляет собой совокупность средств и методов обеспечения соблюдения мер таможенно-тарифного регулирования, а также запретов и ограничений при ввозе товаров в РФ и вывозе.

В РФ применяются меры таможенно-тарифного регулирования, запреты и ограничения, затрагивающие внешнюю торговлю товарами, предусмотренные международными договорами, составляющими договорно-правовую базу ТС, и принимаемыми в соответствии с указанными договорами актами органов ТС.

В случаях и порядке, которые предусмотрены международными договорами, составляющими договорно-правовую базу ТС, актами органов ТС, РФ применяет отдельные меры таможенно-тарифного регулирования, запреты и ограничения в одностороннем порядке в соответствии с законодательством РФ.

Меры нетарифного регулирования – это механизм государственного регулирования внешнеторговой политики, включающий экономические (кроме таможенного тарифа), административные и технические условия, ограничивающие или затрудняющие свободную торговлю между государствами.

Экономическая категория мер нетарифного регулирования включает в себя контроль таможенной стоимости, валютный контроль, финансовые меры, защитные меры и дополнительные таможенные обложения.¹²

¹²В. В. Килин, Таможенно-тарифное и нетарифное регулирование внешнеторговой деятельности России в условиях Таможенного союза ЕврАзЭС и ВТО / УПРАВЛЕНЕЦ № 4/50/ 2014. С. 20

Анализ статистических данных показывает, в январе-ноябре 2015 г. внешнеторговый оборот уменьшился на 33,7 % по сравнению с январем-ноябрем 2014 г. и составил 480,1 млрд. долл. США, что объясняется значительным снижением стоимостных объемов как экспорта, так и импорта. Экспорт товаров в январе-ноябре 2015 г. снизился на 31,7 % до 314,25 млрд. долл. США, импорт – на 37,1 % до 165,85 млрд. долл. США.

Стоимостный объем российского импорта в январе-ноябре 2015 г. продемонстрировал выраженную отрицательную динамику. В структуре российского импорта значительно уменьшилась доля инвестиционных товаров – на 1,6 процентных пункта и потребительских товаров – на 1,3 процентных пункта.

Импорт составил 165,8 млрд. долл. США, что на 37,1 % ниже, чем в январе-ноябре 2014 г. Указанное явление объясняется как значительным спадом закупок в физическом выражении, так и снижением средних импортных цен. Наиболее сильное снижение наблюдалось в отношении импорта легковых автомобилей и их частей, летательных аппаратов прочих, лекарств, а также продовольственных товаров (в первую очередь, санкционных).

Импорт санкционных товаров в январе-ноябре 2015 г. по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. в стоимостном выражении снизился на 42,1 % до 10,8 млрд. долл. США.

В январе-ноябре 2015 г. по сравнению с январем-ноябрем 2014 г. импорт России из стран ЕС снизился на 41,8 %, АТЭС – на 33,9 %, СНГ – на 37,7 %.

Доля стран дальнего зарубежья в стоимости импорта в январе-ноябре 2015 г. составила 88,5 % (88,4 % в январе-ноябре 2014 г.), доля стран СНГ составила 11,5 % (11,6 % в соответствующем периоде 2014 года).

Главной статьёй российского импорта остаются машины, оборудование и транспортные средства, закупки которых в январе-ноябре 2015 г. по отношению к аналогичному периоду 2014 г. уменьшились на 40,9 % до 74,0

млрд. долл. США, при этом удельный вес данной товарной группы в структуре отечественного ввоза снизился на 2,9 процентных пункта до 44,6 процента. Данная динамика во многом обусловлена девальвацией рубля, в результате которой существенно снизилась привлекательность зарубежных потребительских товаров.

Наиболее сильно уменьшился импорт кузовов (-62,7 %) и частей (- 45,9 %) моторных транспортных средств, прочих летательных аппаратов (- 56,6 %), легковых автомобилей (-52,5 %) и телефонных аппаратов (-22,5 %). Вместе с тем наблюдалось расширение закупок прочих морских судов – в 2,8 раза, частей вычислительных машин – в 2,1 раза, промышленных печей неэлектрических (+45,9 %).

Стоимостный объем российского импорта в январе 2016 г. продемонстрировал отрицательную динамику. В структуре российского импорта уменьшилась доля инвестиционных товаров – на 0,3 процентных пункта до 22,2 %, доля потребительских товаров номинально увеличилась на 0,1 процентных пункта до 31,5 процента.

Импорт составил 9,0 млрд. долл. США, что на 19,5 % ниже, чем в январе 2015 г. Указанное явление объясняется как значительным спадом закупок в физическом выражении (-15,7 %), так и снижением средних импортных цен (-9,3 %). Наиболее сильное снижение наблюдалось в отношении импорта легковых автомобилей и их частей, летательных аппаратов прочих, а также продовольственных товаров.

Импорт санкционных товаров в январе 2016 г. по сравнению с январем 2015 г. в стоимостном выражении снизился на 9,1 % до 695,8 млн. долл. США.

К проблеме импорта товаров, а в данном случае комплектующих для легковых автомобилей в Россию, можно отнести зависимость самого импорта к валютному курсу. Считается, что в случае девальвации рубля (например, в силу падения цен на нефть или начавшего оттока капитала) импортные товары начинают повышаться в цене на внутреннем рынке, спрос

на них начинает сокращаться, а отечественные производители получают шанс на импортозамещение, которое, в свою очередь, представляет собой тип экономической 166 стратегии и промышленной политики государства и хозяйствующих субъектов, направленной на защиту внутреннего производителя. Рассмотрим, как пример, ООО «Тойота Мотор», предприятие, у которого большая часть материалов иностранного производства. Ситуация для компании значительно осложнилась в связи с изменением валютных курсов, которые, как известно, оказывают существенное влияние на внешнюю торговлю различных стран, воздействуя на ценовые соотношения экспорта и импорта, вызывая изменение внутриэкономической ситуации, а также влияя на конкурентоспособность фирм, прибыль предприятий. Российский рынок остается для компании Тойота одним из самых приоритетных в мире (№10 по объемам продаж автомобилей Toyota на глобальном уровне).

И даже, несмотря на нестабильную рыночную ситуацию, компания не отказывается от запланированных ранее инвестиций в развитие локального производства. Используя валютный курс, предприятие сравнивает собственные издержки производства с ценами мирового рынка. Это дает возможность выявить результат внешнеэкономических операций отдельных предприятий и страны в целом.

Анализ мер, направленных на совершенствование реализации таможенно-тарифной и нетарифной политики показывает, что по итогам 2014 года Советом Евразийской экономической комиссии (далее - Совет ЕЭК) было принято 16 решений, в том числе:

– решения по обнулению ставок ввозных таможенных пошлин на временной основе (терефталевая кислота и ее соли, анилин и его соли, редкоземельные металлы, скандия и иттрия в чистом виде, в смесях или сплавах);

–решений по выделению товаров в отдельные коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза (ТН

ВЭД ТС) с установлением нулевой ставки ввозной таможенной пошлины (отдельные виды прессового оборудования, отдельные виды аминокальдегидных смол, отдельные виды железнодорожных несамоходных вагонов (вагоны «Тальго» и дизель-поезда), отдельные комплектующие для гражданских воздушных судов, отдельные виды полиэтилена, отдельные виды дизельных двигателей);

– решения по повышению ставок ввозных таможенных пошлин (отдельные виды моторных транспортных средств, предназначенных для перевозки 10 человек или более, включая водителя, отдельные виды валков для прокатных станков);

– решение касалось перечня товаров, в отношении которого в течение переходного периода Республикой Армения применяются ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок Единого таможенного тарифа Евразийского союза;

– решение в отношении отдельных видов мяса кур домашних и индеек;

– решения по установлению ставок импортного тарифа в соответствии с принятыми Российской Федерацией обязательствами в рамках членства в ВТО.

Таким образом, ключевые усилия по государственному регулированию импорта, на наш взгляд, должны быть сосредоточены на следующих мероприятиях:

– последовательная реализация таможенно-тарифной политики;

– снятие торговых ограничений на внешних рынках;

– активное участие в работе ВТО;

– развитие системы поддержки внешнеэкономической деятельности;

– функционирование Межправительственных комиссий по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству (МПК);

– поддержка внешнеэкономических проектов;

- налаживание двухстороннего международного сотрудничества Российской Федерации и ее участия в ключевых интеграционных группировках;

- активное взаимодействие на постсоветском пространстве;

- развитие внешнеэкономической деятельности в рамках Таможенного союза.

Реализации основных мер поддержки в рамках указанных мероприятий, позволят существенно снизить зависимость Российской Федерации от импорта и повысить эффективность развития нашей страны.

3.2 Прогнозная оценка динамика импорта легковых автомобилей в Россию на период с 2017 по 2019г.

В не столь отдаленном прошлом, а именно в 2009 году, Россия в рамках антикризисной программы повысила ввозные пошлины на новые иномарки до 30%, подержанные (до 7 лет) – до 35% для того, чтобы поддержать отечественного производителя. Теперь же, после того, как Россия вступила в ВТО, таможенные пошлины на новые легковые автомобили снизились до 25%. Но и это не предел: в ближайшие 6 лет планируется снижение ввозной пошлины до 15%. Что касается подержанных иномарок, срок эксплуатации которых не превышает 7 лет, то здесь таможенная пошлина снижается до 25%, но уже к 2018 году она уменьшится до 20% от стоимости автомобиля.

Если говорить о перспективах развития рынка, то при реализации базового сценария возможно возобновление активности с 2017 года, что связано с общим восстановлением экономики. По нашим прогнозам, основную долю рынка займут отечественные бренды и автомобили, производимые на территории РФ. Факторы будущей динамики продаж автомобилей включают следующее:

- динамика обменного курса рубля, цены на нефть, реальных располагаемых доходов населения;

- доступность автомобильных кредитов, размер ставок по автокредитам;
- объем и эффективность мер государственной поддержки;
- развитие транспортной инфраструктуры и перспективы снижения стоимости владения автомобилем;
- темпы локализации производства автомобильными компаниями, которые влияют на себестоимость и цены.

Способствовать восстановлению рынка будет наличие значительного отложенного спроса, накопленного с начала сокращения рынка — с 2013 года. Перспективным представляется и сегмент подержанных автомобилей, который продемонстрировал меньшие темпы сокращения, чем рынок новых авто. Его объем уменьшился с 6,9 млрд в 2014 году до 5,7 млн в 2015 году. В 2016 году сокращение в указанном сегменте продолжилось — до 5,3 млн (на 6,2%). Рост в последующие годы будет обусловлен потенциальным уменьшением среднего срока владения автомобилем по мере выхода из кризиса и роста предложения подержанных автомобилей за счет расширения автопарка, его омоложения и увеличения доли машин, возраст которых не превышает пять лет.

Импортные автомобили за 2015-2016 года подорожали на 21 процент. Формирование цен большинством иностранных автомобильных компаний, начиная от Hyundai и Chevrolet, до LandRover и Volvo было пересмотрено в сторону их повышения.

Не стал исключением и вторичный рынок импорта автомобилей — за последние два года он также показал положительный тренд роста цен. В данном сегменте подорожание автомобилей было вызвано резким повышением уровня спроса на них в 2015-2016 годах. В это время произошла стабилизация курса рубля и отечественные покупатели решили частично удовлетворить отложенный спрос.

По этой причине цена на отечественные автомобили с существующим пробегом повысилась на 10 %, а на импорт иномарок — на 40 %. Данная

ситуация сразу же вызвала избыток предложения, который привел к тому, что уже в 2016 года цены на подержанные автомобили упали на 10 % и 22 % соответственно.

По прогнозу аналитиков, цены на подержанные автомобили в 2017 году могут несущественно повысится, а также несущественно понизится. Резких колебаний цен не предвидится. Здесь нужно отметить то, что продукция на рынке начинает дорожать только тогда, когда на нее повышается спрос. В свою очередь, спрос имеет свойство увеличиваться в зависимости от сезона, начиная с марта. То, что спрос в 2017 на новые автомобили может повысится на 40 %, прогнозируют и аналитики агентства PSB ConsultingGroup.

Основной причинной этого они считают эффект отложенного спроса. Представители агентства активизацию спроса на автомобили видят из-за того, что в 2015-2016 годах многие российские покупатели отложили покупку автомобиля до лучших времен и, по их мнению, в 2017 году количество таких автомобилистов будет составлять 1,5 млн. чел.

Далее необходимо сформировать прогноз развития автомобильного рынка России на ближайшую перспективу.

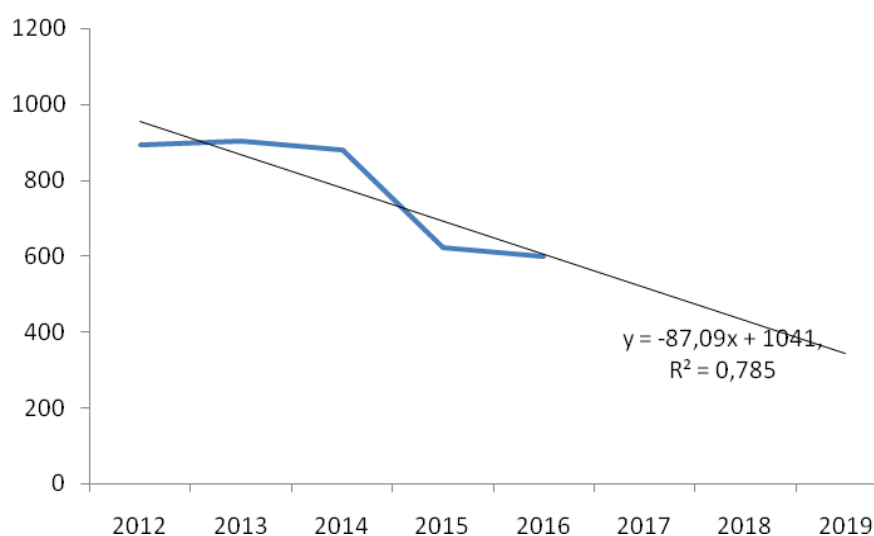


Рисунок 4 -Прогнозная оценка импорта легковых в Россию

Исходя из полученных данных можно сделать вывод, что импорт легковых автомобилей будет показывать отрицательную динамику. Так в 2017 году импорт легковых автомобилей составит 518 млн. ед, в 2018г снизится до 1 млн. ед, а в 2019 достигнет отметки 344 млн. ед.

Прогнозные оценки динамики импорта легковых автомобилей приведены в таблице.

Таблица 7 –Прогнозные оценки динамики экспорта российских необработанных алмазов

показатели	2017 г.	2018 г.	2019 г.
импорт, в млн. ед.	518	431	344

Совершенно определенно можно отметить, что причин для уменьшения цен на автомобили в 2017 году не имеется, наоборот – созданы все условия для их увеличения. Причем, среднее повышение составит около 5-15 %. А вот оживление автомобильного рынка может произойти через некоторое время, после достижения им «дна». По прогнозам аналитиков, стагнация на импорте легковых автомобилей на рынке может наблюдаться до 2019 года. Данным периодом определяется «дно» автомобильного рынка.

Все остальные изменения произойдут не ранее 2019 года.

С 2019 года самые выгодные условия получают компании, импортирующие автомобили с мощными двигателями. Таможенная пошлина на иномарки с объемом двигателя 2800-3000 куб. см будет составлять всего 12,5%. Для кроссоверов и внедорожников с большим объемом двигателей, которые согласно протоколу присоединения России к ВТО (на сайте Минэкономразвития есть неофициальный перевод документа) отнесены к типу SportUtilityVehicle (американский термин, включающий в себя классы машин с высоким клиренсом и полным приводом) предусмотрены несколько

другие ставки. Для таких автомобилей с объемом двигателя 3500-4200 куб. см таможенная пошлина с 2019 года также будет составлять 12,5%, а для машин с объемом мотора более 4200 куб. см сбор снизится до 10%. Отметим, что размеры пошлин на SUV еще могут подвергаться корректировке, так как России удалось настоять на пересмотре этой позиции в 2015 году.

Для внедорожников и легковых автомобилей старше 7 лет, независимо от их вида и типа, правила ввоза не изменились: ставка составляет 2,3-2,8 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя. На коммерческие легковые автомобили, как подержанные, так и новые, таможенный сбор снизится всего один раз с существующих 30% до 10%, что уже произошло 23 августа. При ввозе новых автобусов и грузовиков теперь нужно будет заплатить 10% от их стоимости (вместо старых 25%), а с 2018 года сбор будет составлять всего 5%. Подержанный грузовой автотранспорт и автобусы теперь ввозятся по ставке 15% (вместо 30%), а с 2018 года сбор снизится до 10%.

Немаловажное значение имеет и тот факт, что с 2018 года действия существующих соглашений о промсборке полностью прекратятся, так как Россия отменит таможенные пошлины на импортируемые автокомпоненты.

1 сентября 2012 года в России был введен новый утилизационный сбор для всех импортеров коммерческих и легковых автомобилей, в частности и обычных участников. Правительство считает, что этот налог поможет компенсировать снижение таможенных пошлин. Однако некоторые производители, имеющие на территории России собственные заводы, будут освобождены от уплаты утилизационного сбора в том случае, если они примут на себя обязательства по созданию утилизационных производств.

Базовая ставка сбора по утилизации составит: для грузовых и коммерческих автомобилей – 150 тыс. руб., для легковых – 20 тыс. руб. Причем данная ставка умножается на повышающий коэффициент, величина которого зависит от объема двигателя и возраста автомобиля. Следовательно, утилизационный сбор для частных предпринимателей и автокомпаний на легковые автомобили возрастом до 3 лет составит порядка

26,8 тыс. руб. - при объеме двигателя до 2-х литров, и около 110 тыс. руб. – при объеме двигателя более 3,5 литров. За подержанный автомобиль старше 3-х лет придется заплатить 165,2-700,2 тыс. руб. Что касается физических лиц, импортирующих автомобили исключительно для личного пользования, то за новую машину они заплатят приблизительно 3 тыс. руб., за старую – 5 тыс. руб. Однако в случае перепродажи эта ставка будет рассчитана так же, как для лица юридического.

Грузовые автомобили будут облагаться утилизационным сбором 135-555 тыс. руб. - для новых автомобилей, 172,5-1884 тыс. руб. - для старого автотранспорта. Ввоз новых автобусов обойдется в 177-637 тыс. руб., подержанных – в 418,5-1246,5 тыс. руб.

Снижение таможенных пошлин на ввоз зарубежных автомобилей, по мнению многих специалистов, негативным образом повлияет на отечественную машиностроительную промышленность, что главным образом касается коммерческих автомобилей. Прогнозируется, что сильнее всего пострадает группа ГАЗ, на долю которой сегодня приходится почти половина российского рынка легковых автомобилей.

Аналитики уверены, что отечественные производители легковых коммерческих автомобилей окажутся не в состоянии конкурировать с более дешевыми иномарками из-за существенного снижения таможенной пошлины. Причем конкуренция может усиливаться как за счет импорта новых, так и подержанных автомобилей.

Что касается легковых автомобилей, то здесь столь кардинальных изменений не предвидится благодаря вступлению в силу утилизационного сбора, который с 1 сентября взимается с импортеров, и некоторым образом компенсирует снижение таможенной пошлины.

В общей сложности, по мнению многих аналитических агентств, выиграют только те импортеры, которые будут ввозить коммерческие автомобили с большим объемом двигателя.¹³

Нынешний год может стать последним в четырехлетнем цикле падения производства и продаж легковых автомобилей в России, считает PricewaterhouseCoopers (PwC). Эти показатели сократятся на 10 и 14% до 1,1 млн. и 1,27 миллион машин соответственно. Средний уровень загрузки предприятий снизится на 4 п. п. до 35% при суммарной мощности всех автозаводов 3,1 млн легковых автомобилей в год.

Со следующего года начнется рост, который продлится как минимум до 2020 г., прогнозирует PwC. Это, как считают эксперты компании, произойдет из-за ожидаемого увеличения цены нефти – с 48долл/барр. в этом году до 56 долл., в 2017 г. – и низкого уровня автомобилизации в стране. По прогнозу компании, в 2017 г. производство и продажи легковых автомобилей в России вырастут на 15 и 17%, а к 2021 г. – на 30 и 35% соответственно.

Оценка рынка на 2016–2017 гг. совпадает с прогнозом, который компания давала в начале текущего года. А вот долгосрочный прогноз компания ухудшила: ранее она предполагала, что в 2020 г. будет продано 2,2–2,3 миллион легковых автомобилей.

Главный экономист ФГ БКС Владимир Тихомиров допускает рост российского автомобильного рынка на 5–15%. В 2017 г. цены на нефть и курс рубля могут стабилизироваться, а доходы населения – продемонстрировать небольшой рост, поясняет он. В плюс сыграет и слабая база текущего года, ведь за годы падения рынок сильно сжался, продолжает эксперт. Кроме того, продолжается снижение банковских ставок, отмечает Тихомиров. Сейчас это происходит в отношении кредитов с высокой степенью защиты, как ипотека, но в дальнейшем это распространится и на автокредиты, прогнозирует он.

¹³ Таможенные пошлины на автомобили после вступления в ВТО / Офиц. сайт: Provincialynews: режим доступа: URL: http://provincialynews.ru/publ/ehkonomika/vto/tamozhennye_poshliny_na_avtomobili_posle_vstuplenija_v_vto/22-1-0-142 (дата обращения 14.10.2016)

Руководитель группы по оказанию услуг компаниям автомобильной промышленности Deloitte Татьяна Кофанова настроена не так оптимистично: «В отсутствие реальных перспектив по увеличению покупательной способности рост продаж легковых автомобилей в 2017 г. маловероятен».

Осторожны и автопроизводители. «АвтоВАЗ» и Kia, по словам их представителей, ожидают в 2017 г. стабилизации рынка. Многие будут зависеть от господдержки, замечают они. В 2016 г. на госпрограммы стимулирования спроса на автомобили выделено более 50 млрд. руб. В 2017 г. эта сумма, по оценке Минпромторга и Минэкономразвития, может увеличиться до 60 млрд. руб., но конкретные меры еще не утверждены. «Рынок сегодня лишен стабильности и чрезвычайно чувствителен к изменению операционной среды. В случае сохранения масштабов господдержки рынок стабилизируется или немного вырастет», – говорит представитель PSA Group. Допускает рост и представитель FordSollers, но динамику не уточняет.

Многие производители пытаются балансировать нехватку спроса и обеспечить загрузку заводов за счет экспорта, но он растет меньшими темпами, чем планировалось, отмечает Кофанова. «Существенное негативное влияние на развитие экспорта оказывают логистические затраты и высокие ввозные пошлины в странах экспорта», – поясняет она. Государство пытается снизить эти барьеры, в том числе за счет компенсации части транспортных расходов, затрат на адаптацию и сертификацию продукции автопрома. В 2016 г. на эту программу выделено 3,3 млрд руб., в 2017 г. список поддерживаемых направлений увеличится, как и общая сумма финансирования, говорил гендиректор РЭЦа Петр Фрадков. По его оценке, в 2017 г. экспорт автомобилей сможет почти удвоиться до 110 000 машин.

«АвтоВАЗ» хочет увеличить экспорт на 50%, «Камаз» – на 10–15%, УАЗ – удвоить.¹⁴

Главной статьёй российского импорта остаются машины, оборудование и транспортные средства, закупки которых в январе-ноябре 2015 г. по отношению к аналогичному периоду 2014 г. уменьшились на 40,9 % до 74,0 млрд. долл. США, при этом удельный вес данной товарной группы в структуре отечественного ввоза снизился на 2,9 процентных пункта до 44,6 процента. Данная динамика во многом обусловлена девальвацией рубля, в результате которой существенно снизилась привлекательность зарубежных потребительских товаров.

Наиболее сильно уменьшился импорт кузовов (-62,7 %) и частей (- 45,9 %) моторных транспортных средств, прочих летательных аппаратов (- 56,6 %), легковых автомобилей (-52,5 %) и телефонных аппаратов (-22,5 %). Вместе с тем наблюдалось расширение закупок прочих морских судов – в 2,8 раза, частей вычислительных машин – в 2,1 раза, промышленных печей неэлектрических (+45,9 %).

Таким образом, ключевые усилия по государственному регулированию импорта, на мой взгляд, должны быть сосредоточены на следующих мероприятиях:

- последовательная реализация таможенно-тарифной политики;
- снятие торговых ограничений на внешних рынках;
- активное участие в работе ВТО;
- развитие системы поддержки внешнеэкономической деятельности;
- функционирование Межправительственных комиссий по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству (МПК);
- поддержка внешнеэкономических проектов;

¹⁴ Продажи легковых автомобилей со следующего года начнут расти / Офиц. сайт: Vedomosti: режим доступа: URL: <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/10/20/661675-prodazhi-legkovih-avtomobilei>(дата обращения 8.01.2017)

– налаживание двухстороннего международного сотрудничества Российской Федерации и ее участия в ключевых интеграционных группировках;

– активное взаимодействие на постсоветском пространстве;

– развитие внешнеэкономической деятельности в рамках Таможенного союза.

Реализации основных мер поддержки в рамках указанных мероприятий, позволят существенно снизить зависимость Российской Федерации от импорта и повысить эффективность развития нашей страны.

После того, как Россия вступила в ВТО, таможенные пошлины на новые легковые автомобили снизились до 25%. Но и это не предел: в ближайшие 6 лет планируется снижение ввозной пошлины до 15%. Что касается поддержанных иномарок, срок эксплуатации которых не превышает 7 лет, то здесь таможенная пошлина снижается до 25%, но уже к 2018 году она уменьшится до 20% от стоимости автомобиля.

Все остальные изменения произойдут не ранее 2019 года.

С 2019 года самые выгодные условия получают компании, импортирующие автомобили с мощными двигателями. Таможенная пошлина на иномарки с объемом двигателя 2800-3000 куб. см будет составлять всего 12,5%. Для кроссоверов и внедорожников с большим объемом двигателей, которые согласно протоколу присоединения России к ВТО (на сайте Минэкономразвития есть неофициальный перевод документа) отнесены к типу SportUtilityVehicle (американский термин, включающий в себя классы машин с высоким клиренсом и полным приводом) предусмотрены несколько другие ставки. Для таких автомобилей с объемом двигателя 3500-4200 куб. см таможенная пошлина с 2019 года также будет составлять 12,5%, а для машин с объемом мотора более 4200 куб. см сбор снизится до 10%. Отметим, что размеры пошлин на SUV еще могут подвергаться корректировке, так как России удалось настоять на пересмотре этой позиции в 2015 году

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

История машиностроения начинается в далёком XVIII столетии. Первая самоходная тележка, изобретённая крепостным крестьянином Леонидом Шамшуренковым, появилась в ноябре 1752 года. А 16 лет спустя появился автомобиль, приводимый в движение паросиловым генератором. В 1806 году изобретены первые двигатели внутреннего сгорания.

В 2013 году крупнейшие автомобильные рынки мира продемонстрировали различные тенденции – в США спрос на автомобили приблизился к докризисному уровню, Китай сумел сохранить звание крупнейшего авторынка мира, продажи в Европе обвалились на фоне финансового кризиса, а российский авторынок продолжил рост.

Среди всех стран, имеющих развитую легкую промышленность, выгодно выделяется шестерка лидеров по производству автомобилей:

Китай – 23,7 млн. ед;

США – 11,7 млн. ед;

Япония – 9,8 млн. ед;

Германия – 5,9 млн. ед;

Южная Корея – 4,5 млн. ед;

Индия – 3,8 млн. ед.

Таким образом, можно сказать, что автомобильная промышленность является ведущей отраслью машиностроения в экономике индустриально-развитых стран. Об этом свидетельствует ряд факторов:

– во-первых, ежедневно растет потребность людей в приобретении автомобилей для личных хозяйственных задач;

– во-вторых, автомобильная промышленность характеризуется высокой наукоемкостью и высокотехнологичностью. Различные отрасли, предприятия и организации, выполняющие ее многочисленные заказы, находятся в тесной взаимосвязи с ней. Инновации и новые технологии, которые внедряются и развиваются в автомобильной промышленности, приводят к совершенствованию производства, а затем происходит подъем всей автомобильной промышленности и экономики в целом;

– в-третьих, эта отрасль во всех индустриально-развитых странах относится к числу наиболее результативных отраслей народного хозяйства, она способствует росту внутреннего и внешнего товарооборота, пополняет бюджет, принося существенный доход от продаж;

– в-четвертых, автомобильная промышленность является, безусловно, стратегически важной отраслью, ее развитие способствует росту экономической силы и независимости страны. Масштабное использование передовых образцов автомобильной техники в армии, бесспорно, способствует росту оборонной мощи страны и обеспечивает ее высокий статус на международной арене. В целом, все эти факторы позволяют рассматривать автомобильную промышленность, как отрасль, занимающую одну из передовых позиций в мировой экономике. Родителем массового производства потребительских товаров около века назад стала именно автомобильная промышленность.

Спрос на российском рынке автомобилей сокращается. Так, по сведениям Ассоциации европейского бизнеса, в апреле 2014 года в России было продано 226,5 тысяч единиц легкового и коммерческого транспорта, что на 8 % меньше по сравнению с мартовскими показателями – 243,3 тысячи единиц техники, и на 12 % меньше, чем в апреле прошлого года. В то же время, объемы продаж в марте 2014 года практически совпадают с теми же показателями, зафиксированными в марте 2013, а это значит, что еще в начале весны рынок автомобильного транспорта не сокращался, и недавнее падение спроса стало первым за много месяцев.

Политика и автомобильный бизнес находятся в непосредственной взаимосвязи, если упомянуть о тех потерях, которые японские компании понесли в Китае вследствие напряженных отношений между этими странами в результате дискуссий о территории. Поэтому вполне понятна обеспокоенность иностранных автопроизводителей политической ситуацией вокруг России.

Что же касается рынка поддержанных машин, то маловероятно, что он пострадает от введенных санкций. Скорее всего, эти ограничения коснутся только физических лиц и небольших фирм и не отразятся негативно на рынке автомобилей в целом. Импорт поддержанных автомобилей заметно снизился после повышения пошлин на подержанные иномарки в 2008 г., а в 2012 г. после повышения размера утилизационного сбора. В конечном итоге в 2013 г. подержанные автомобили составляли лишь 0,5 % объема всего импорта.

Таким образом, в случае принятия ограничений на ввоз автомобилей зарубежные автопроизводители:

- будут импортировать автомобили и их комплектующие из стран, которые не попали в число санкций;
- восполнят импорт увеличением производства на локализованных предприятиях в России;
- предоставят основное преимущество китайским и южнокорейским компаниям.

Главной статьей российского импорта остаются машины, оборудование и транспортные средства, закупки которых в январе-ноябре 2015 г. по отношению к аналогичному периоду 2014 г. уменьшились на 40,9 % до 74,0 млрд. долл. США, при этом удельный вес данной товарной группы в структуре отечественного ввоза снизился на 2,9 процентных пункта до 44,6 процента. Данная динамика во многом обусловлена девальвацией рубля, в результате которой существенно снизилась привлекательность зарубежных потребительских товаров.

Наиболее сильно уменьшился импорт кузовов (-62,7 %) и частей (- 45,9 %) моторных транспортных средств, прочих летательных аппаратов (- 56,6 %), легковых автомобилей (-52,5 %) и телефонных аппаратов (-22,5 %). Вместе с тем наблюдалось расширение закупок прочих морских судов – в 2,8 раза, частей вычислительных машин – в 2,1 раза, промышленных печей неэлектрических (+45,9 %).

Таким образом, ключевые усилия по государственному регулированию импорта, на мой взгляд, должны быть сосредоточены на следующих мероприятиях:

- последовательная реализация таможенно-тарифной политики;
- снятие торговых ограничений на внешних рынках;
- активное участие в работе ВТО;
- развитие системы поддержки внешнеэкономической деятельности;
- функционирование Межправительственных комиссий по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству (МПК);
- поддержка внешнеэкономических проектов;
- налаживание двухстороннего международного сотрудничества Российской Федерации и ее участия в ключевых интеграционных группировках;
- активное взаимодействие на постсоветском пространстве;
- развитие внешнеэкономической деятельности в рамках Таможенного союза.

Реализации основных мер поддержки в рамках указанных мероприятий, позволят существенно снизить зависимость Российской Федерации от импорта и повысить эффективность развития нашей страны.

После того, как Россия вступила в ВТО, таможенные пошлины на новые легковые автомобили снизились до 25 %. Но и это не предел: в ближайшие 6 лет планируется снижение ввозной пошлины до 15 %. Что касается подержанных иномарок, срок эксплуатации которых не превышает 7 лет, то здесь таможенная пошлина снижается до 25%, но уже к 2018 году она уменьшится до 20 % от стоимости автомобиля.

Все остальные изменения произойдут не ранее 2019 года.

С 2019 года самые выгодные условия получают компании, импортирующие автомобили с мощными двигателями. Таможенная пошлина на иномарки с объемом двигателя 2800-3000 куб. см будет составлять всего 12,5%. Для кроссоверов и внедорожников с большим объемом двигателей,

которые согласно протоколу присоединения России к ВТО (на сайте Минэкономразвития есть неофициальный перевод документа) отнесены к типу SportUtilityVehicle (американский термин, включающий в себя классы машин с высоким клиренсом и полным приводом) предусмотрены несколько другие ставки. Для таких автомобилей с объемом двигателя 3500 - 4200 куб. см таможенная пошлина с 2019 года также будет составлять 12,5 %, а для машин с объемом мотора более 4200 куб. см сбор снизится до 10 %. Отметим, что размеры пошлин на SUV еще могут подвергаться корректировке, так как России удалось настоять на пересмотре этой позиции в 2015 году.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Акберов, Ф. Как повлияют санкции Евросоюза на российскую экономику– [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vakmos.org/ru/ekspert-r-yi/15050-kak-povliyaют-sanktsii-evrosoyuza-na-rossijskuuyu-ekonomiku-kommentarij>

2 АВТОСТАТ / Аналитическое агентство – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru>

3 Арфае, А.В., Панова, Е.А. Счисляева, Е.Р Основы международного бизнеса: учебно- практическое пособие. / А.В. Арфае, Е.А. Панова, Е.Р. Счисляева: Издательство Политехнического университета, 2012 г. – 208 с.

4 Агаева, Л.К. Государственно-частное партнерство в социально-экономических процессах российской экономики: монография / Л.К., Агаева. – Самара. – 2015.

5 Анисимова, В.Ю. Развитие промышленных комплексов России в условиях вызовов XXI века: монография / В.Ю., Анисимова. – Самара, 2015.

6 Арфае, А.В., Панова, Е.А. Счисляева, Е.Р Основы международного бизнеса: учебно- практическое пособие./А.В. Арфае, Е.А. Панова, Е.Р. Счисляева. - Издательство Политехнического университета. – 2012. – 208 с.

7 Бурцев, Н. Н. Промышленность России в условиях развития конкурентной среды: региональный аспект./ Н.Н. Бурцев: М. Наука. – 2014. – 483 с.

8 Василевский, А. И. История менеджмента: курс лекций./ А.И. Василевский. - М. : РУДН, 2015. – С.73

9 Громов, А. И. Процесс глобализации национальных экономик и развитие мирового автомобилестроения/ А. И. Громов Ассоциации автомобильных инженеров. - 2015. - № 3/20. - С. 33–36.

10 Ввоз импортных легковых автомобилей в Россию сократился на треть [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.drom.ru/42901.html>

11 В текущем 2017 году мировой рынок автомобилей вырастет на 2% / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://topre.ru/2017/01/03/v-tekuschem-2017-godu-mirovoy-rinok-avtomobiley-virastet-na.html>

12 Дергачев В. А. Международные экономические отношения: Учебник для вузов. / В.А. Дергачев – М: ЮНИТИ-ДАНА. – 2015. – 367 с.

13 Задорнова, Е. С., Зайцев С. А. Менеджмент риска в автомобилестроении / Е. С. Задорнов. – 2014. – № 2. - С.24.

14 Импорт легковых автомобилей в Россию в 2015 году сократился вдвое [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/5825b1229a7947474313317f>

15 Импорт легковых автомобилей в Россию вырос впервые за три года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [/http://www.tks.ru/reviews/2016/09/29/03](http://www.tks.ru/reviews/2016/09/29/03)

16 Импорт легковых автомобилей в Россию. Итоги первого полугодия 2016 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/press-releases/26889/>

17 Калабеков, И. Г. Российские реформы в цифрах и фактах. /И. Г. Калабеков: М. : РУСАКИ,- 2012. – С. 86

18 Килин, В. В., Таможенно-тарифное и нетарифное регулирование внешнеторговой деятельности России в условиях Таможенного союза ЕврАзЭС и ВТО / В. В., Килин // УПРАВЛЕНЕЦ. – 2014. - № 4. - С. 20.

19 Легковые автомобили, ввоз/вывоз физическими лицами - временный ввоз [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.tks.ru/auto/3000000001>

20 Лебедев, К. К., Панкратова Д. А. Эволюция режимов промышленной сборки — одно из условий дальнейшей модернизации и развития автомобильной промышленности России / К.К. Лебедев// Экономическая наука современной России. - 2014. - № 3. – С. 115–121.

21 Литвиненко, С. Автомобильный рынок России: результаты 2014 года и перспективы развития – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.pwc.ru/automotive

22 Мировой авторынок в 2017 году может вырасти на 2% [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/28578/>

23 Михалкин, В.А. Международный бизнес: Учебное пособие / В.А. Михалкин - М.: Магистр, НИЦ ИНФРА-М. – 2012. – 320 с.

24 Объем импорта автомобилей в Россию рухнул на 22% [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://legendgrp.com/obaem-importa-avtomobiley-v-rossiyu-ruhnul-na-22.html>

25 Оболенский, В. П. Условия присоединения России к ВТО и его последствия для отечественной экономики: уч. пособие ФЭМ и ФМФ. / В. П. Оболенский. - М. : ВАВТ, 2012. – С. 24

26 Орлов, А.И. Мировая экономика и международный бизнес. Экспресс-курс / А.И. Орлов. - М.: КноРус, 2013. - 280 с.

27 Продажи легковых автомобилей со следующего года начнут расти / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/10/20/661675-prodazhi-legkovih-avtomobilei>

28 Продажи легковых автомобилей со следующего года начнут расти / – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/10/20/661675-prodazhi-legkovih-avtomobilei>

29 Петрова, М.А. Проблемы приведения торговой политики России в соответствие с требованиями ВТО /М. А. Петрова // Вестник МГИМО. 2013. - № 5 /32.- С. 146–152.

30 Рекорд, С. И. «Вторая волна» кластерной теории: поиск новых источников роста для между-народных интеграционных объединений // Журнал правовых и экономических исследований. - 2012. - № 2. С. 216–219.

32 Рынок легковых автомобилей России и мира. Аналитический обзор // РБК. 2015.– [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-i-perspektivy-razvitiya-rynka-legkovyh-avtomobiley-v-rossii>

33 Спрос на легковые автомобили в ЕС замедлился – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dw.com/ru/спрос-на-легковые-автомобили-в-ес-замедлился/a-18520836>

34 Спрос на легковые автомобили снижается – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aup.ru/news/2014/05/13/6945.html>

35 Синцеров Л. М. и Трофимов Д. А. Сдвиг мировой автомобильной промышленности в развивающиеся страны / Л. М. Синцеров// Известия РАН. – 2013. - № 2. - С. 43–50.

36 Спрос на легковые автомобили в ЕС замедлился [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dw.com/ru/спрос-на-легковые-автомобили-в-ес-замедлился/a-18520836>

37 Спрос на легковые автомобили снижается [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aup.ru/news/2014/05/13/6945.html>

38 Страны-лидеры по производству автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vivareit.ru/strany-lidery-po-proizvodstvu-avtomobilej/>

39 Таможенные пошлины на автомобили после вступления в ВТО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://provincialynews.ru/publ/ehkonomika/vto/tamozhennye_poshliny_na_avtomobili_posle_vstuplenija_v_vto/22-1-0-142

40 Таможенные пошлины на ввоз иномарок. правила ввоза автомобилей в РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.syl.ru/article/144488/mod_tamozhennyie-poshliny-na-vvoz-inomark-pravila-vvoza-avtomobiley-v-rf

41 Толкачев, С. А. Международная экономика: теория и российская практика: Учебное пособие /С. А. Толкачев – М: Юркнига, 2012. – 343 с.

42 Топ-10 лучших автопроизводителей по итогам 2015 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rating-avto.ru/raznoe/samyie-populyarnyie-proizvoditeli-avtomobiley.html>

43 Цыпин, И. С. Мировая экономика: Учебник / И. С. Цыпин, В. Р. Веснин. – М: Велби, Изд-во Проспект. – 2012. – 248 с.

44 Центральный банк Российской Федерации/ «Основные производные показатели динамики обменного курса» – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cbr.ru>

45 Чернышев, М. А., Коротков Э. М. Основы менеджмента: учеб. пособие – «Дашков и К» / М. А. Чернышев. - НАУКА: Наука-Пресс. – 2010. – 28 с.

46 Чернышев, М. А., Коротков Э. М. Основы менеджмента: учеб. пособие – «Дашков и К» / М. А. Чернышев. - НАУКА: Наука-Пресс 2012. – 28 с.

47 Центральный банк Российской Федерации. «Основные производные показатели динамики обменного курса». - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.cbr.ru/.

48 Forbes // Объем российского экспорта в долларах рухнул в 2015 году на треть – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.forbes.ru/news/>.
6. The World Bank IBRD /Exports of goods and services (% of GDP) – <http://data.worldbank.org/>

49 Экспорт- импорт важнейших товаров за 2016 г – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.customs.ru/index2.php?option=com_content&view=article&id=20495

50 Forbes. Объем российского экспорта в долларах рухнул в 2015 году на треть. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.forbes.ru/news/>.

51 Федеральная таможенная служба. Импорт автомобилей в 2016 г.– [Электронный ресурс]. – Режим

доступа:http://www.customs.ru/index2.php?option=com_content&view=article&id=2049

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Рейтинг продаваемых марок автомобилей в РФ.

Место 2015 (2014)	Марка	2015 год млн. штук	2014 год млн. штук	+ %	Доля 2015 г. %
1 (1)	Toyota	8,397	8,358	0,5	9,5
2 (2)	Volkswagen	6,426	6,604	-2,7	7,2
3 (3)	Ford	6,077	5,832	4,2	6,8
4 (4)	Hyundai	4,850	4,762	1,8	5,5
5 (6)	Nissan	4,757	4,740	0,4	5,4
6 (7)	Honda	4,472	4,264	4,9	5,0
7 (5)	Chevrolet	4,362	4,746	-8,1	4,9
8 (8)	Kia	3,139	3,112	0,9	3,5
9 (11)	Mercedes	2,121	1,827	16,1	2,4
10 (9)	Renault	2,096	2,066	1,4	2,4
11 (10)	Peugeot	2,011	1,934	4,0	2,3
12 (13)	BMW	1,950	1,798	8,5	2,2
13 (14)	Audi	1,822	1,751	4,1	2,1
14 (12)	Fiat	1,586	1,806	-12,2	1,8
15 (17)	Mazda	1,518	1,376	10,3	1,7
16 (16)	Wuling	1,512	1,624	-6,9	1,7
17 (15)	Suzuki	1,499	1,692	-11,4	1,7
18 (22)	ChangAn	1,314	1,143	15,0	1,5
19 (20)	Maruti	1,299	1,162	11,8	1,5
20 (25)	Jeep	1,281	1,017	26,0	1,4
21 (19)	Buick	1,281	1,169	9,5	1,4
22 (18)	Citroen	1,201	1,246	-3,7	1,4
23 (23)	Opel	1,116	1,083	3,0	1,3
24 (21)	Mitsubishi	1,096	1,154	-5,0	1,2
25 (24)	Skoda	1,061	1,050	1,0	1,2
26 (29)	GreatWall	0,972	0,913	6,5	1,1
27 (28)	Subaru	0,972	0,915	6,2	1,1
28 (27)	Daihatsu	0,800	0,915	-12,6	0,9
29 (30)	Dongfeng	0,796	0,779	2,2	0,9
30 (31)	Dodge	0,684	0,748	-8,6	0,8
31 (32)	GMC	0,683	0,614	11,2	0,8
32 (33)	Lexus	0,656	0,582	12,7	0,7
33 (34)	Ram	0,614	0,581	5,8	0,7
34 (37)	Geely	0,593	0,504	17,6	0,7
35 (43)	Jac	0,553	0,436	26,9	0,6
36 (38)	Dacia	0,534	0,498	7,2	0,6
37 (40)	Volvo	0,510	0,469	8,7	0,6

Продолжение Приложения А

38 (53)	Beijing	0,509	0,295	72,5	0,6
39 (26)	Baojun	0,503	0,983	-48,8	0,6
40 (35)	Chery	0,497	0,539	-7,7	0,6
41 (39)	Isuzu	0,496	0,491	1,0	0,6
42 (41)	BYD	0,460	0,446	3,0	0,5
43 (44)	Foton	0,402	0,430	-6,4	0,5
44 (45)	Seat	0,402	0,397	1,1	0,5
45 (46)	LandRover	0,399	0,380	4,8	0,4
46 (47)	Chrysler	0,370	0,355	4,4	0,4
47 (49)	Jinbei	0,336	0,335	0,2	0,4
48 (50)	Mini	0,331	0,323	2,2	0,4
49 (51)	TataTrucks	0,309	0,297	3,9	0,3
50 (42)	Lada	0,302	0,441	-31,6	0,3

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Отчет о проверки выпускной квалификационной работы на оригинальность в системе антиплагиат.