

ТЕНДЕНЦИИ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ И ИНТЕГРАЦИИ ЭКОНОМИКИ В СОВРЕМЕННОЙ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ

УДК 338.1
Код РИНЦ 06.71.09

АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ВАЛОВОЙ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

© 2019 Алешкова Дарья Вячеславовна*
студент
Самарский государственный экономический университет
E-mail: sseu313@mail.ru

В статье рассматривается место России по уровню валовой добавленной стоимости в автомобильной промышленности среди экономически развитых стран. Даются ответы на вопросы, какова динамика валовой добавленной стоимости в автомобильной промышленности в России и чем вызваны подобные изменения и какие возможности в настоящее время имеются для развития автомобильной промышленности в России?

Ключевые слова: валовая добавленная стоимость, автомобильная промышленность, анализ динамики, добавленная стоимость.

Объемы добавленной стоимости, создаваемой на предприятиях, могут характеризовать результативность функционирования той или иной отрасли. Анализ динамики добавленной стоимости различных отраслей помогает оценить степень развития государств за рассматриваемый период времени. Показатель валовой добавленной стоимости играет важную роль в системе национальных счетов. Он позволяет определить уровень развития государства в конкретной отрасли экономики и показать ее значимость для экономики страны в целом.

В настоящее время в России происходит переход от сырьевой экономики к цифровой экономике. В процессе трансформации затрагиваются различные отрасли производства, в том числе и автомобильная промышленность. Данная отрасль имеет возможность стать одной из ведущих в экономике России.

В случаях анализа отдельной отрасли экономики появляется возможность наглядно показать ее состояние, перспективы и возможные направления раз-

* Научный руководитель **Кандрашина Елена Александровна**, доктор экономических наук, профессор.

вития в текущей ситуации. Однако остаются вопросы, касающиеся причин возникновения колебаний уровня добавленной стоимости при относительно стабильной экономической ситуации.

Валовая добавленная стоимость обычно рассчитывается на уровне отраслей и представляет собой разницу между валовым выпуском товаров или услуг и промежуточным потреблением. Валовая добавленная стоимость выступает основным показателем вклада отдельных отраслей и секторов экономики в валовой внутренний продукт.

В данном исследовании рассматривается динамика валовой добавленной стоимости непосредственно автомобильной отрасли. Подобный выбор обусловлен тем, что автомобильная отрасль на данный момент начинает восстанавливаться после кризиса 2014 года. Автомобилестроение на данный момент не является одной из ведущих отраслей экономики. В это же время существует мнение, что именно эта отрасль имеет множество перспектив для дальнейшего развития.

Сравнивалась валовую добавленную стоимость автомобильной отрасли в России и ряде ведущих экономически развитых стран (США, Германия, Китай, Япония) (см. таблицу).

Сопоставление валовой добавленной стоимости автомобильной промышленности отдельных экономически развитых стран

Страна	Валовая добавленная стоимость автомобильной промышленности (2016г.), млн. долл США
Россия	91868,6
США	1803200
Германия	291094,9
Китай	502000,3
Япония	502772,4

Составлено автором по данным отчета об объемах валовой добавленной стоимости базы данных Кноема¹.

Исходя из полученных результатов видно, что валовая добавленная стоимость автомобильной отрасли в России не достигает уровня перечисленных выше стран. Пропорционально видно, что ее объемы сопоставимы примерно с половиной объема ВДС США, менее трети ВДС Германии. Самая большая ВДС наблюдается у Китая и Японии. Их объем примерно одинаков и более чем в пять раз превышает ВДС России.

Такие пропорции связаны с тем, что автомобильная промышленность в Японии представляет собой наиболее инновационный и наукоемкий сектор промышленности. Расходы на научно-исследовательские разработки в автомобильной промышленности в Японии составляют порядка 19 миллиардов долларов. Автомобильная промышленность Китая также наращивает объемы производства и реализации. В 2013 году были предприняты меры по стимулированию реализации в виде льгот на приобретение электромобилей. Это повлекло

за собой рост этого сегмента рынка. Дальнейшее развитие рынка обеспечивается введением в 2019 году квот на продажу электромобилей всеми отечественными и иностранными автопроизводителями, которые затем должны ежегодно повышаться с 8,5 % в 2019-м до 12,5 % в 2021-м.

В Германии автомобильная промышленность традиционно является ведущей отраслью экономики страны. На данный момент предприятия отрасли продолжают сохранять свои позиции, однако положение ее может пошатнуться в связи с новыми стандартами Евросоюза по сокращению выхлопов углекислого газа.

Результаты автомобильной отрасли США не столь велики по отношению к другим рассматриваемым странам. Снижение продаж началось в январе 2017 года и сохраняется в настоящее время. Такая тенденция объясняется повышением ставки кредитования. В связи с этим покупка автомобилей в кредит стала еще менее выгодной. Это привело к сокращению объемов реализации.

Говоря об автомобильной промышленности России, следует отметить, что с целью поддержки отрасли Правительством была разработана программа по привлечению иностранных инвестиций, а также разработана программа развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года². Можно заметить, что состояние отрасли относительно стабилизируется, из чего можно заключить, что программа действительно работает.

Рассматривая динамику валовой добавленной стоимости автомобильной промышленности России, видно, что наблюдаются существенные спады в 2009 и 2015 гг. (рисунок 1).



Рис. Динамика валовой добавленной стоимости автомобильной промышленности России

Составлено автором по данному отчету об объемах валовой добавленной стоимости базы данных Кноета.

Они связаны с экономическими кризисами в стране в 2008 и 2014гг. В первом случае это был мировой финансово-экономический кризис, отразившийся не только на экономике России. Именно после этого кризиса была разработана программа, которая упоминалась ранее. После ее внедрения показатель валовой добавленной стоимости начал увеличиваться. В 2013 году он достиг рекордных за рассматриваемое десятилетие 155452,3 миллионов долларов.

Кризис 2014 года связан по большей степени с внедрением санкций против России и падением курса национальной валюты. Снизился уровень экспортируемой продукции, ряд предприятий автомобилестроения были закрыты. В связи с этим показатели валовой добавленной стоимости пошли на спад.

Антикризисными мероприятиями, которые были применены в 2014 - 2016 годах, выступили программы обновления парка колесных транспортных средств, льготного автокредитования, автолизинга, а также закупки различных видов техники за счет средств федерального бюджета. Общий объем антикризисной поддержки отрасли в этот период составил 113 млрд.рублей³. Анализируя результаты применения данной стратегии, можно заметить, что была выполнена ключевая задача, заключающаяся в обеспечении потребностей рынка за счет внутреннего производства автомобилей. Был закреплен статус страны с развитым сборочным циклом, пришедший на смену статусу страны-импортера поддержанных автомобилей.

В то же время, остался ряд вопросов, заключающихся в низкой доле экспорта продукции автомобильной промышленности, низкие темпы развития предприятия отрасли, а также неготовность производителей к выводу на рынок новых продуктов, соответствующих современным глобальным технологическим трендам развития отрасли.

В 2018 г., в связи с переходом автомобильного рынка к естественному росту, был сокращен объем государственной поддержки отрасли. В то же время, в июле 2018г. Были продлены программы льготного кредитования и автолизинга. Они будут действовать до 2020 года. С целью стимулирования продаж в отечественных производителей в Дальневосточном федеральном округе, были увеличены льготы по автокредитованию. Наиболее распространенными методами стимулирования продаж, применяемыми непосредственно производителями, являются льготное кредитование, операционный лизинг, лизинг для физических лиц и трейд-ин⁴.

В настоящее время представляется необходимым поддерживать и наращивать темпы естественного развития отрасли. Поэтому важно понимать, какие направления наиболее актуальны не только в стране, но и в мире. Это может способствовать увеличению объема экспорта производимой продукции.

Ориентируясь на полученные результаты, мировые тенденции и Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года, можно выделить ряд возможностей для развития предприятий автомобильной промышленности.

Во-первых, навеванные мировыми тенденциями электромобили и автономные транспортные средства. Согласно стратегии, разработан ряд мер, призванных способствовать распространению данных видов транспортных средств. Среди них бесплатные места для зарядки автомобилей, льготы при пользовании платными дорогами, льготные условия кредитования и другие.

Второй возможностью выступает развитие каршеринга в стране. Многие каршеринговые компании расширяют модельный ряд, чтобы оставаться конкурентоспособными и привлекать клиентов. Наибольшую популярность каршеринг получил в крупных городах, однако в последнее время развитие сервиса вышло за пределы мегаполисов, в том числе благодаря масштабированию бизнеса крупными игроками, преимущественно в города.

Еще одной возможностью для предприятий выступает работа по госзаказам. В последнее время все более ужесточается регулирование сегмента общественного транспорта. Происходит стимулирование процесса обновления автобусных парков. Так, Постановление Правительства РФ от 17 декабря 2013 года №1177 "Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами", запрещает использовать для перевозки детей автобусы старше 10 лет. Все это приводит к росту объема реализации, что благоприятно сказывается на результативности автомобильной промышленности.

Среди мер, используемых непосредственно производителями, особой актуальностью пользуются программы льготного кредитования и трейд-ин, поэтому имеет смысл сохранять их до установления стабильного положения в отрасли.

¹ Отчет об объемах валовой добавленной стоимости// Кноема [Электронный ресурс] URL: <https://knoema.ru/atlas> (дата обращения: 26.04.2019)

² Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года// Консультант [Электронный ресурс] URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_104193/ (дата обращения: 26.04.2019)

³ Там же.

⁴ Обзор автомобильного рынка России в первом полугодии 2018 г. и перспективы развития//PWC [Электронный ресурс] URL: www.pwc.ru/automotive (дата обращения: 26.04.2019)

ANALYSIS OF THE DYNAMICS OF GROSS VALUE ADDED ENTERPRISES OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY

© 2019 Aleshkova Daria Vyacheslavovna
Student
Samara State University of Economics
E-mail: sseu313@mail.ru

The article discusses Russia's place in terms of gross value added in the automotive industry among economically developed countries. Answers to the questions are given, what is

the dynamics of gross value added in the automotive industry in Russia and what causes such changes and what opportunities are currently available for the development of the automotive industry in Russia?

Keywords: gross value added, automobile industry, dynamics analysis, value added.

УДК 334.72

Код РИНЦ 06.73.00

АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НЕКОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ НА ПРИМЕРЕ АНО "ЕТД"

© 2019 Дмитриев Алексей Сергеевич*

студент

Волгоградский государственный технический университет

E-mail: lesha_dmitriev@outlook.com

В данной статье рассматриваются особенности функционирования некоммерческих организаций в России, в том числе законодательное регулирование и финансовое обеспечение НКО за счет государственного бюджета и частных капиталовложений. В качестве примера рассматривается деятельность АНО "ЕТД".

Ключевые слова: некоммерческие организации, гражданское общество, финансовая отчетность, АНО "ЕТД", государственное финансирование

Некоммерческие организации - это образования, не имеющие в качестве основной цели деятельности извлечение прибыли и не распределяющие полученный доход между учредителями. Ввиду особенностей осуществляемой работы в рамках миссии, предпринимательская деятельность НКО сильно ограничена по сравнению с коммерческими организациями, и может осуществляться исключительно в рамках основной цели функционирования организации. Третий сектор выполняет важные задачи по формированию институтов гражданского общества в современной России путем осуществления просветительской, духовной, культурной и иных общественно-полезных видов деятельности⁴.

По состоянию на 2017 год, в российском некоммерческом секторе заняты порядка 1% трудоспособных граждан, а вклад некоммерческих организаций в ВВП едва достигает 1,1% от общего числа поступлений. В странах Европы эти показатели значительно выше: так, в Германии доля занятых в третьем секторе составляет около 5,2%, а вклад НКО в ВВП достигает примерно 4,5%³. Для российских НКО характерно низкое число налоговых льгот, слабый интерес насе-

* Научный руководитель - Харламова Екатерина Евгеньевна, кандидат экономических наук, доцент.