

ВЛИЯНИЕ КРИЗИСА НА ФИНАНСОВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

© 2010 Н.А. Соловьева*

Ключевые слова: прибыль, открытые акционерные общества, мировой финансовый кризис, финансовый результат, реальный сектор экономики, модернизация и диверсификация производства, инновации.

Рассматривается влияние мирового финансового кризиса на деятельность предприятий автомобильной промышленности на примере ОАО «АВТОВАЗ», анализируются его финансовые показатели, разрабатываются меры антикризисной модернизации предприятий.

Мировой финансовый кризис 2008-2010 гг. оказал негативное влияние на все сферы социально-экономической жизнедеятельности общества. Он выявил слабые стороны не только предприятий малого бизнеса, но и крупных акционерных обществ и холдингов, многие из которых оказались на грани банкротства или вообще прекратили свое существование.

Кризис затронул все сферы экономики, в первую очередь он коснулся банковского сектора и строительной отрасли, далее его негативное влияние ощутили на себе и другие отрасли, такие как автомобилестроение, нефтегазовая промышленность, энергетика, химическая и нефтехимическая промышленность, оборонно-промышленный комплекс и т.д.

В настоящий момент автомобильный рынок переживает неблагоприятные времена. Экономический и финансовый кризис сильно повлиял на состояние российского автомобильного рынка. На начало 2010 г. к числу крупных заводов, которые выпускают отечественные автомобили, можно отнести ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «ГАЗ», ОАО «УАЗ». Однако на этих предприятиях наблюдается существенный спад объема производства и продаж. Так производство отечественных автомобилей в 2008 г. составляло 877 тыс. штук, иностранных моделей - 593 тыс. штук, в 2009 г. происходит резкое снижение до 317 тыс. штук и 279 тыс. штук автомобилей, соответственно. При этом также наблюдается и снижение объемов продаж отечественных моделей с 692 тыс. штук в 2008 г. до 392 тыс. штук в 2009 г., или на 43%. Продажа иностранных моделей произведенных в России также снизилась с

587 тыс. штук в 2008 г. до 363 тыс. штук в 2009 г.¹ Если в 2007 г. объем производства отечественных автомобилей превышал объем продаж на 16%, в 2008 г. - на 26%, то в 2009 г. продажи превысили производство на 24%. В 2010 году ожидается сближение этих показателей, что свидетельствует о структурных изменениях авторыннка². Сокращение спроса происходило неравномерно и в большей степени затронуло отечественные модели, чем иномарки. В общем же за 11 месяцев 2009 г. реализация новых автомобилей и легкого коммерческого транспорта упала на 1 351 449 штук относительно этого же периода прошлого года³.

Правительство России проводит протекционистскую политику для сохранения российского автопрома. Отменены или снижены пошлины на 61 позицию автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки, упразднены таможенные сборы с некоторых видов технологического оборудования для автопрома. Считается, что важнейшим фактором роста в 2010-2011 гг. станет развитие сборочных производств в России. Во время кризиса спрос на иномарки упал в меньшей степени, чем на отечественную продукцию. В дальнейшем, скорее всего, произойдет вытеснение отечественных машин моделями иностранного производства⁴. На российском рынке автомобилей в 2009 г. продажи новых иномарок составили 63,8%, а выручка - 85,3%⁵.

Глубину отраслевой проблемы иллюстрирует пример ОАО «АВТОВАЗ». Рассмотрим его основные показатели финансово-хозяйственной деятельности с 2007 г. по 1 квартал 2010 г. (табл. 1).

* Соловьева Надежда Алексеевна, аспирант Самарского государственного архитектурно-строительного университета. E-mail: Solovjeva-na@mail.ru.

Таблица 1

**Основные показатели финансово-хозяйственной деятельности
ОАО "АВТОВАЗ" (по годам)**

Показатели	2007	2008	2009	1 квартал 2010
Общий объем выручки, млн. руб.	154 626	160 238	84 183	20 739
Себестоимость, млн. руб.	139 520	151 520	88 921	22 057
Валовая прибыль (убыток), млн. руб.	15 106	8718	(4738)	(1318)
Чистая прибыль (убыток), млн. руб.	3951	(6684)	(38 468)	(2580)
Доля дивидендов в прибыли, %	10,56	-	-	-
Рыночная капитализация, руб.	136 987 604 748	10 862 642 337	21 690 154 371	23 195 693 772
Общая рентабельность, %	4,448	-4,515	-51,880	-13,496

Источник: Ежеквартальный отчет ОАО "АВТОВАЗ" за I квартал 2010 года. URL : <http://www.skrin.ru>.

Из приведенной табл. 1 видно, что выручка до 2008 г. имела тенденцию к росту. Рост выручки в основном обусловлен увеличением объема производства и продаж, ростом цен на продукцию ОАО "АВТОВАЗ", изменением модельного ряда. Выручка от продажи ОАО "АВТОВАЗ" за 2009 г. по сравнению с показателем 2008 г. снизилась на 47,46%. Большую часть (около 70%) себестоимости продукции ОАО "АВТОВАЗ" составляют сырье и материалы, а также приобретенные комплектующие изделия. Рост стоимости импортных комплектующих в результате колебания курсов валют, роста уровня инфляции, стоимости металлов и энергоресурсов в 2009 г. привели к росту цен на новые легковые автомобили, и как следствие, к спаду потребительской активности на рынке легковых автомобилей⁶. В результате этого в 2009 г. получен убыток в размере 4738 млн. руб. В первом квартале 2010 г. также наблюдается убыток в размере 1318 млн. руб. Изменение показателя чистой прибыли в основном повторяет тенденцию показателя валовой прибыли. С 2008 г. по 1 квартал 2010 г.

был получен убыток. Получение убытка в основном обусловлено увеличением операционных расходов по основной деятельности. Причем в 2009 г. влияние кризиса значительно усилилось. Данный фактор, а также спад производства и продажи продукции ОАО "АВТОВАЗ" привели к убытку в размере 38 468 млн. руб. В первом квартале 2010 г. также наблюдается убыток в размере 2580 млн. руб.

Доля дивидендов в прибыли в 2007 г. составила 10,56%. С 2008 г. по 1 квартал 2010 г. дивиденды не объявлялись и не выплачивались. Рыночная капитализация ОАО "АВТОВАЗ" резко снизилась в 2008 г. и составила 10 862 642 337 руб. Положительным моментом является то, что уже в 1 квартале 2010 г. капитализация увеличилась на 6,9% по сравнению с 2009 г. и составила 21 690 154 371 руб.

Однако проведенные аналитиками исследования результатов продаж новых автомобилей показывают, что продукция ОАО "АВТОВАЗ" по-прежнему держит первые четыре места (табл. 2), хотя данный автомо-

Таблица 2

Наиболее продаваемые в России модели легковых автомобилей, шт.

№ п/п	Модель	Марка	Ноябрь 2008 г.	Ноябрь 2009 г.	%	Апрель 2009 г.	Апрель 2010 г.	%
1	Priora	LADA	9292	6464	-30	9322	14 541	+56
2	Samara	LADA	8670	5900	-32	9466	12 492	+32
3	2105/2107	LADA	23 517	4860	-79	6211	10 533	+70
4	Kalina	LADA	7275	3657	-50	5907	9962	+69
5	Logan	RENAULT	4769	5131	8	4796	6223	+30
6	Focus	FORD	8278	3348	-60	5425	5952	+10
7	4x4	LADA	2033	2904	-43	2572	4858	+89
8	Nexia	DAEWOO	2565	2243	-13	3577	3652	+2
7	Lacetti	CHEVROLET	5644	1639	-71	2703	2938	+9

Источники: Кузнецов И. "Черные" годы для автопроизводителей // Экономика и жизнь. 2009.

¹ 49 (9315). С. 21; Зыкова Т. Автопром тронулся // Рос. газ. 2010. ¹ 14.

бильный концерн нельзя отнести к лидерам продаж легковых автомобилей и коммерческого транспорта.

Таким образом, из табл. 2 видно, что в ноябре 2009 г. по сравнению с ноябрем 2008 г. наблюдается снижение объемов продаж по всем моделям и маркам легковых автомобилей. В апреле же 2010 г. по сравнению с апрелем 2009 г. отмечается существенный рост объемов продаж легковых автомобилей. В среднем рост продаж автомобилей LADA составил 40%.

Конкурентоспособность ОАО «АВТОВАЗ» искусственно поддерживается государством путем введения высоких таможенных пошлин на иномарки⁷. Основной акционер АВТОВАЗа госкорпорация «Ростехнологии» в мае 2010 г. перечислил госпомощь в размере 28 млрд. руб. для погашения кредитов, взятых в Сбербанке и ВТБ. Деньги были переданы заводу в качестве ссуды. В прошлом году было перечислено 25 млрд., в этом году государство уже предоставило АВТОВАЗу 12 млрд. руб. на расчет с кредиторами. Всего сумма оказанной госпомощи в настоящее время превышает 70 млрд. руб.⁸ Свою технологическую и финансовую помощь намерен оказывать также Renault - один из крупнейших акционеров АВТОВАЗа⁹. Совместной работой российских и французских менеджеров является разработка новых стратегических документов: программы развития модельного ряда LADA, программы по улучшению качества автомобилей и разработка антикризисного плана компании¹⁰.

В целях активизации сбыта автомобилей LADA на внутреннем рынке, в январе-марте 2010 г. был внедрен ряд стимулирующих мероприятий. С марта 2010 г. на ОАО «АВТОВАЗ» запущена программа скидок для потенциальных покупателей автомобилей семейства LADA KALINA в комплектации «стандарт» и LADA 2105, реализуемых по программе утилизации. Кроме того, продолжает действовать программа автокредитования и страхования на случай потери работы для заемщиков «ЛАДА Финанс». В рамках программы «ЛАДА Финанс» покупатель в качестве первого взноса может использовать сертификат утилизации ВЭТС¹¹. Для вывода предприятия АВТОВАЗ на безубыточный уровень предполагается продление программы утилизации до 2011 г.¹²

Однако оказание государственной помощи ряду системообразующих предприятий, в том числе и ОАО «АВТОВАЗ», является спорным моментом. Многие аналитики и ведущие экономисты считают, что данная правительственная поддержка препятствует реструктуризации и обновлению предприятий. В отличие от ряда других стран собственники и менеджеры компаний данных предприятий в основном не были заменены и пострадали в минимальной степени. То есть, это говорит о негативном эффекте, так как в кризисных ситуациях крупные предприятия могут себе позволить шантажировать власть¹³.

Таким образом, глобальный кризис подчеркнул необходимость комплексной модернизации предприятий автомобильной промышленности, как технологической, экономической, так и социальной. Необходимы переоснащение предприятий, модернизация и диверсификация производства на инновационной основе, создание новых рабочих мест и повышение мобильности рабочей силы, разработка энергоэффективных и энергосберегающих технологий, а также стратегических информационных технологий, стимулирование конкуренции и преодоление монополизма.

¹ Обзор работы российской автомобильной промышленности за 2008-2009 годы. URL : <http://www.asm-holding.ru>.

² Нуреев Р., Кондратов Д. Рынок легковых автомобилей: до и после кризиса // Вопр. экономики. 2010. № 3. С. 118.

³ Кузнецов И. «Черные» годы для автопроизводителей // Экономика и жизнь. 2009. № 49 (9315). С. 21.

⁴ Нуреев Р., Кондратов Д. Указ. соч. С. 119.

⁵ Там же. С. 114.

⁶ Там же. С. 20.

⁷ Там же. С. 110-111.

⁸ <http://www.rg.ru/2010/05/04/reg-svolga>.

⁹ Кузнецов И. Указ. соч.

¹⁰ Годовой отчет ОАО «АВТОВАЗ» за 2008 год. URL : <http://www.skrin.ru>.

¹¹ Ежеквартальный отчет ОАО «АВТОВАЗ» за I квартал 2010 года. URL : <http://www.skrin.ru>. С. 26.

¹² Горбунов О. Профессионалы не стонут. Они действуют // Рос. газ. URL : <http://www.rg.ru/2010/06/18/auto.html>.

¹³ Мау В. Экономическая политика 2009 года: между кризисом и модернизацией // Вопр. экономики. 2010. № 2. С. 10.