

УДК 657.6

РЕЙТИНГОВЫЙ АНАЛИЗ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

Жидков Алексей Сергеевич,

ст. преподаватель кафедры бухгалтерского учета, налогообложения и таможенного дела,

e-mail: ajidkov@muiv.ru,

Московский университет им. С.Ю. Витте, г. Москва

В статье производится рейтинговый анализ четырнадцати наиболее крупных на территории России за 2016–2018 годы производителей легковых автомобилей на территории России за 2016–2018 годы. Для проведения анализа используются данные бухгалтерской (финансовой) отчетности за указанный период. В основе лежит система показателей, состоящая из трех групп: показатели деловой активности, финансовой устойчивости и различных видов рентабельности, что позволяет дать объективную оценку производственной деятельности и определить место каждого автопроизводителя в рейтинге. Помимо рейтингового анализа в данной статье производится исследование автомобильной промышленности в целом, по показателям производства автотранспортных средств различного назначения как на мировом уровне в целом, так и в Российской Федерации в частности. На основании имеющихся статистических данных определяется динамика доли автомобилей, произведенных на российской территории как по совокупному объему производства автомобилей, так и по легковым автомобилям в отдельности. Результаты данного исследования могут быть использованы для дальнейшего углубленного анализа российских автопроизводителей.

Ключевые слова: рейтинг автопроизводителей, рейтинговый анализ, рейтингование, автопроизводители, легковые автомобили, benchmarking in business, метод суммы мест

RATING ANALYSIS OF RUSSIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY ENTERPRISES

Zhidkov A.S.,

senior lecturer of the department of accounting, taxation and customs,

e-mail: ajidkov@muiv.ru,

Moscow Witte University, Moscow

This article provides a rating analysis of the fourteen largest manufacturers of passenger cars in Russia for 2016–2018. The analysis uses data from accounting (financial) statements for the specified period. The rating is based on a system of indicators consisting of three groups: indicators of business activity, financial stability and various types of profitability, which allows you to give an objective assessment of production activities and determine the place of each automaker in the rating. In addition to the rating analysis, this article examines the automotive industry, according to the indicators of production of vehicles for various purposes both at the global level in General, and in the Russian Federation in particular. Based on the available statistical data, the dynamics of the share of cars produced on the Russian territory is determined both by the total volume of car production and by passenger cars separately. The results of this study can be used for further in-depth analysis of Russian car manufacturers.

Keywords: rating of car manufacturers, rating analysis, rating, car manufacturers, passenger cars, benchmarking in business, the method of the sum of places

DOI 10.21777/2587-554X-2020-1-63-77

Введение

Автомобильная промышленность представляет собой очень капиталоемкую и трудоемкую отрасль экономики с длинными цепочками добавленной стоимости [2]. Для производства готовых автомобилей различного назначения необходимо обеспечить бесперебойное функционирование и скоординированность действий множества взаимосвязанных между собой предприятий, производящих все необходимые комплектующие и материалы. Хотя, на сегодняшний день, уровень локализации производства автомобилей даже в самых передовых, наиболее промышленно развитых странах, как правило, не достигает 100 %, что говорит о значительном развитии мировой торговли на данном рынке и глубоком разделении труда, все же текущее состояние данной отрасли позволяет судить об общем экономическом развитии и потенциале той или иной страны.

Основной целью исследования является проведение рейтингового анализа предприятий, производящих легковые автомобили на российской территории.

1. Общая характеристика автомобильной промышленности России

Автомобилестроение современной России имеет богатую историю и уходит корнями во времена СССР и даже Российской империи. Так, можно выделить несколько различных по продолжительности периодов развития отечественной автоиндустрии [8]:

- единичное производство автомобилей – 1896–1924 годы;
- серийное производство автомобилей – 1924–1932 годы;
- массовое производство грузовых и серийное производство легковых автомобилей – 1932–1970 годы;
- массовое производство коммерческого и личного автотранспорта – 1970 годы по настоящее время.

Современный период развития отечественного автомобилестроения не поддается однозначной оценке. Демонстрируя значительное падение производства начиная с 1990-х годов, вследствие распада СССР и разрушения сложившихся экономических и производственных взаимосвязей между получившими независимость странами, данная отрасль, при активной поддержке правительства, начинает активно восстанавливаться с начала 2000-х годов, о чем свидетельствуют данные таблицы 1. Однако, высокие темпы развития начинают сменяться периодами стремительного падения вследствие различных причин, позволяя утверждать о значительной зависимости российских автопроизводителей от мировой экономической конъюнктуры.

Таблица 1 – Динамика мирового производства автомобилей в сравнении с отечественным автомобилестроением за 2000–2019 гг.

Показатель	2000 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Всего в мире, ед.	58 374 162	66 719 519	69 222 975	73 266 061	70 729 696	61 762 324	77 583 519	79 880 920
Коммерческие авто, ед.	17 158 509	19 673 151	19 304 397	20 064 715	17 888 571	13 989 726	19 344 025	19 983 647
Легковые авто, ед.	41 215 653	47 046 368	49 918 578	53 201 346	52 841 125	47 772 598	58239494	59897273
Всего в России, ед.	1 205 581	1 354 504	1 508 358	1 660 120	1 790 301	725 012	1 403 244	1 990 155
Коммерческие авто, ед.	236 346	285 993	330 440	371 468	320 872	125 747	194 882	246 058
Легковые авто, ед.	969 235	1 068 511	1 177 918	1 288 652	1 469 429	599 265	1 208362	1 744 097
Доля РФ среди всех авто, %	2,065	2,030	2,179	2,266	2,531	1,174	1,809	2,491
Доля коммерч., %	1,377	1,454	1,712	1,851	1,794	0,899	1,007	1,231
Доля легковых, %	2,352	2,271	2,360	2,422	2,781	1,254	2,075	2,912
Показатель	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Всего в мире, ед.	84 236 171	87 595 998	89 776 465	90 780 583	94 976 569	97 302 534	95 634 593	91 786 861
Коммерческие авто, ед.	21 155 147	21 850 595	21 994 430	22 241 067	22 871 134	23 846 003	25 136 205	24 637 665
Легковые авто, ед.	63 081 024	65 745 403	67 782 035	68 539 516	72 105 435	73 456 531	70 498 388	67 149 196
Всего в России, ед.	2 233 103	2 192 245	1 887 193	1 384 399	1 303 989	1 551 293	1 767 674	1 719 784
Коммерческие авто, ед.	263 016	264 667	204 272	169 550	179 215	203 264	204 102	196 190

Легковые авто, ед.	1 970 087	1 927 578	1 682 921	1 214 849	1 124 774	1 348 029	1 563 572	1 523 594
Доля РФ среди всех авто, %	2,651	2,503	2,102	1,525	1,373	1,594	1,848	1,874
Доля коммерч., %	1,243	1,211	0,929	0,762	0,784	0,852	0,812	0,796
Доля легковых, %	3,123	2,932	2,483	1,772	1,560	1,835	2,218	2,269

Источник: составлено автором на основе данных International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, OICA (<http://www.oica.net>).

Данные таблицы 1 демонстрируют поступательный рост объемов мирового производства автомобилей, однако глобальное экономическое потрясение 2008–2009 годов оказало значительное негативное влияние на состояние данной отрасли, о чем свидетельствуют данные динамики, отраженные на рисунке 1.

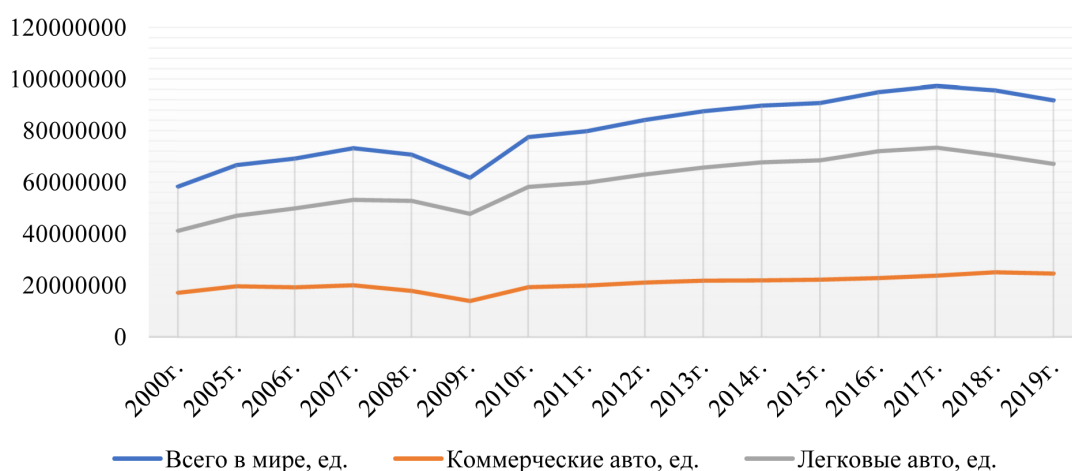


Рисунок 1 – Динамика мирового производства автомобилей, ед.

Становится очевидным, что кризис 2008–2009 годов оказал значительное отрицательное влияние на промышленное производство во всем мире, в том числе и на рынок легковых автомобилей. Данные рисунка 1 показывают, что мировое производство автомобилей в 2010 году преодолело кризис 2008–2009 годов, превысив докризисные показатели производства. В последующие годы рост производства продолжился, так что объемы производства в натуральном выражении в 2017 году оказались на 32,81 % выше объемов мирового производства 2007 года.

Изучая динамику производства автомобилей на российской территории, отраженную на рисунке 2, нужно отметить, что помимо мирового финансового кризиса 2008–2009 годов, который обрушил российское автомобилестроение на 59,5 % в 2009 году по сравнению с 2008 годом, также негативное влияние оказывает «санкционное противостояние» России и стран Запада, которое приводит к снижению объемов производства за период 2012–2016 годов на 41,61 %.

Основываясь на данных рисунка 2, можно сделать вывод о том, что производство легковых автомобилей в натуральном выражении в России значительно превышает объемы производства автомобилей для коммерческого использования – грузового транспорта, автобусов и т.д., оказывая несомненно большее влияние на формирование ВВП.

Также нужно отметить, что доля легковых автомобилей, произведенных на территории России, в мировом объеме производства превышает долю производства коммерческого транспорта и даже долю по совокупному объему производимых автомобилей, что отражено на рисунке 3. Так, если на долю совокупного производства автомобилей в России в 2008 году приходилось 2,531 %, то доля производства легковых автомобилей составляла 2,781 % от общемировых показателей, а в 2012 году, на пике объемов российского автопроизводства, эти различия стали еще более выраженными и составляли 2,651 % против 3,123 %.

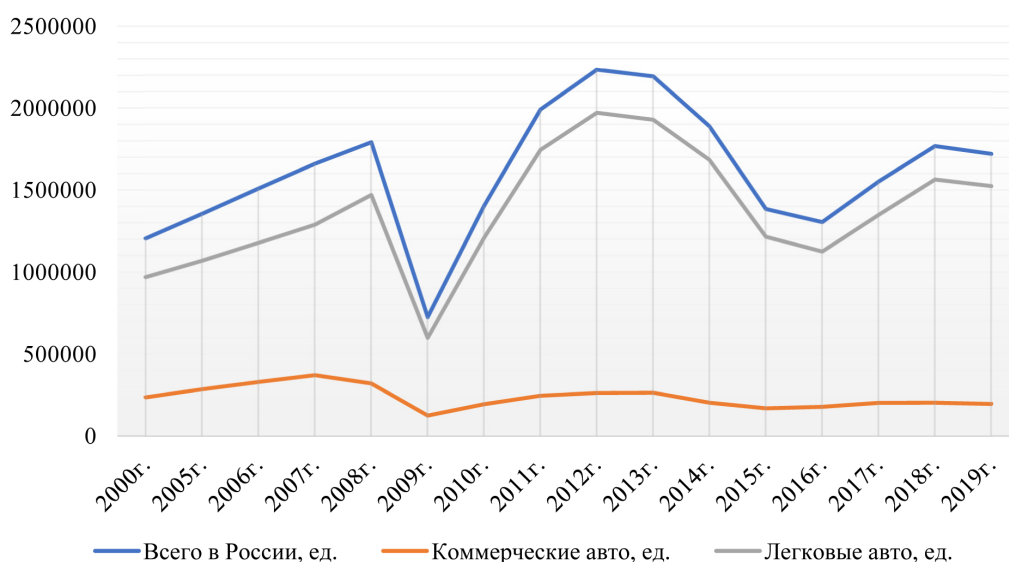


Рисунок 2 – Динамика автомобилестроения России за 2000–2019 гг.

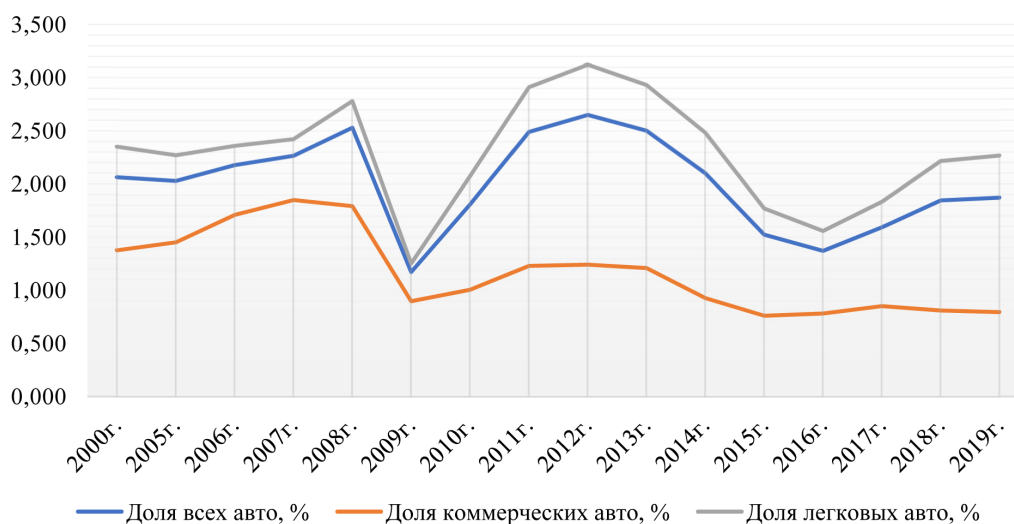


Рисунок 3 – Динамика доли российского автопроизводителя в мировом объеме производства, %

График, отраженный на рисунке 3, позволяет сделать вывод о более высоких объемах производства легковых автомобилей, а следовательно, и их значимости для российской экономики, поэтому, для целей дальнейшего рейтингового анализа, предлагается сосредоточить внимание на производителях легковых автомобилей.

2. Рейтинговый анализ производителей легковых автомобилей России

Для целей данного исследования предлагается использовать современный подход к проведению сравнительного анализа хозяйствующих субъектов, который получил название – benchmarking in business (далее – рейтинговый анализ, рейтинговая оценка). Данный метод сравнительного анализа представляет собой процесс сопоставления деятельности нескольких организации, функционирующих в одной отрасли экономики [3].

Суть рейтинговой оценки заключается в выстраивании сравниваемых организаций в определенной последовательности на основе заранее установленных правил, признаков и критерий. Признаки или критерии отражают или отдельные стороны деятельности сравниваемых организаций, как прави-

ло, характеризующиеся какими-либо конкретными количественными или качественными показателями или характеризуют деятельность предприятия в целом (объем продаж, объем рынка, надежность).

Выделяют два метода рейтингового анализа – экспертный и аналитический [5]. Экспертный метод основан на опыте и квалификации специалистов-экспертов, использующих специальную экономическую информацию, опубликованную в периодической печати. Данный метод особенно актуален в том случае, если доступ к официальной финансово-экономической и управленческой информации отсутствует. При этом в процессе экспертизы учитывается система показателей общего характера.

Аналитический метод проведения рейтинговой оценки основывается на финансовой (бухгалтерской) отчетности сравниваемых организаций и информации экономического характера. Главными источниками информации, отражающими финансовую картину и позволяющими рассчитать основные финансовые показатели, является бухгалтерский баланс и отчет о финансовых результатах [1].

Можно выделить четыре основных этапа рейтингового анализа, отраженные на рисунке 4 [6].

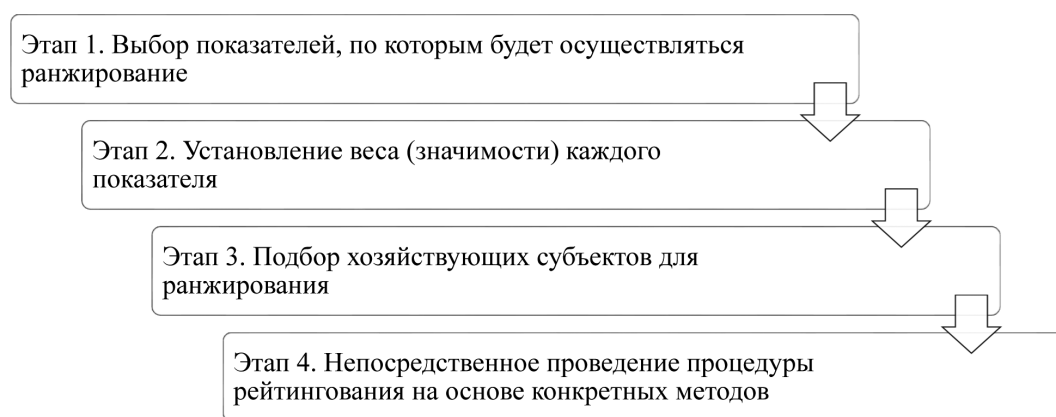


Рисунок 4 – Этапы рейтингового анализа

Привлекательность использования данных бухгалтерской отчетности определяется их относительной доступностью, большой однородностью показателей, а также достаточной распространенностью данного информационного источника, поскольку бухгалтерская отчетность, в соответствии с текущим законодательством Российской Федерации, составляется всеми без исключения хозяйствующими субъектами. По существу, при проведении внешнего анализа, когда аналитик не имеет доступа к данным управленческого учета сравниваемых организаций, только данные бухгалтерской отчетности могут быть использованы для целей рейтингования.

Этап 1. Выбор показателей для проведения рейтинговой оценки российских автопроизводителей.

Данный этап рейтинговой оценки не так тривиален, как может показаться с первого взгляда, поскольку даже на основании имеющейся бухгалтерской (финансовой) отчетности возможно рассчитать десятки различных показателей и финансовых коэффициентов, характеризующих те или иные стороны деятельности промышленного предприятия. При всем разнообразии существующих показателей для целей рейтинговой оценки российских автопроизводителей можно использовать несколько основных групп, таких как [5]:

1. Показатели деловой активности – позволяющие определить, насколько предприятие эффективно и рационально использует собственные ресурсы.
2. Показатели финансовой устойчивости – позволяющие оценить, устойчивость предприятия в финансовом отношении.
3. Показатели рентабельности – позволяющие дать комплексную оценку предприятия, отражая степень эффективности использования имеющихся ресурсов.

Большое внимание при выборе показателей, на основе которых будет производиться дальнейшее ранжирование, необходимо обратить на различные масштабы производственной деятельности автопроизводителей на территории России. Для обеспечения наиболее объективной оценки и сравнения

выбранных предприятий необходимо использовать только качественные показатели, так как любые количественные показатели, например, такие как выручка, объем производства автомобилей, численность персонала, объем стоимость имущества предприятия, различные виды прибыли и т.п., могут поставить наиболее крупные из них, такие как «АвтоВАЗ», в заведомо лидирующее положение.

Показатели, предлагаемые для проведения рейтингового анализа предприятий, занимающихся производством легковых автомобилей на российской территории, представлены на рисунке 5 [3; 7].

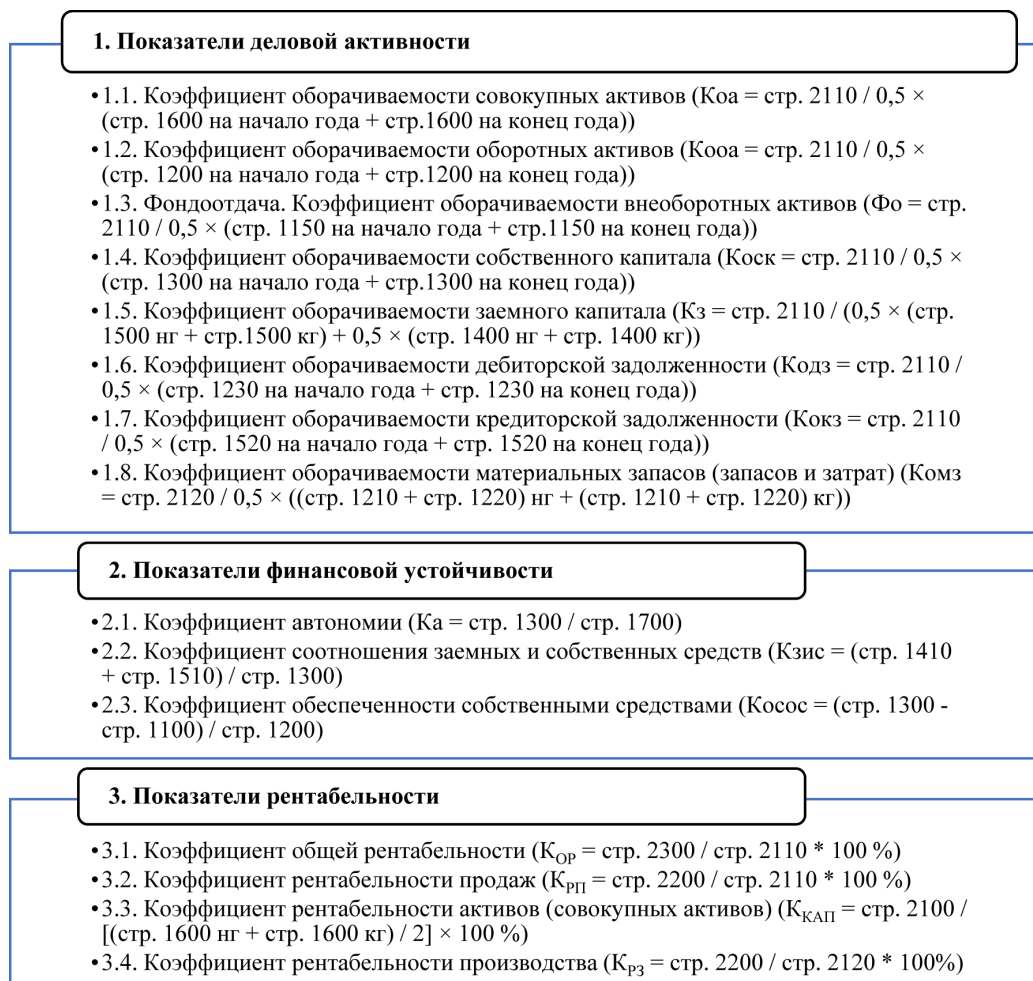


Рисунок 5 – Система показателей рейтингового анализа

Этап 2. Установление веса (значимости) каждого показателя.

В рамках данного исследования не предполагается расставлять веса (значение) выбранных показателей, тем самым все они будут носить равнозначный характер, что, учитывая их большое разнообразие, все же позволит дать достаточно объективную рейтинговую оценку сравниваемых предприятий.

Этап 3. Подбор хозяйствующих субъектов для ранжирования.

На данном этапе необходимо определить, какие предприятия, производящие легковые автомобили на российской территории, войдут в рейтинговый список. Так, при распаде СССР Российской Федерации достался ряд предприятий автопрома. Часть из них не смогла пережить экономические трудности переходного периода и прекратило свое существование. Другие продолжают работать по настоящее время.

После прихода иностранного капитала в экономику России и принятия ряда стимулирующих мер для импортеров автомобилей стали появляться заводы по сборке иномарок в России разной степени локализации. Часть этих заводов построены на инвестиции зарубежных автоконцернов и ориентированы на выпуск моделей инвесторов. Другие заводы построены свободным капиталом и рассчитаны на сборку моделей тех автопроизводителей, кто не желает вкладываться в собственные заводы на территории

РФ. Локализация производства иномарок может очень сильно отличаться от завода к заводу. В таблице 2 собраны основные автопроизводители легковых автомобилей на территории России, которые войдут в рейтинговый список.

Таблица 2 – Основные автопроизводители легковых автомобилей на российской территории по данным на конец 2019 г.

№	Наименование	Юрид. наименование	ИНН ОГРН	Расположение	Кол-во работников на конец 2018 г.
1	Горьковский автомобильный завод (ГАЗ)	ПАО «ГАЗ»	5200000046 1025202265571	Нижегородская область	77 343
2	Ульяновский автомобильный завод (УАЗ)	ООО «УАЗ»	7327077188 1167325054082	Ульяновск	9114
3	Лада Ижевск (ИжАвто)	ООО «ЛАДА ИЖЕВСК»	1834051678 1101840002758	Удмуртия	1201
4	АвтоВАЗ	АО «АВТОВАЗ»	6320002223 1026301983113	Самарская область	74 451
5	Автотор	АО «АВТОТОР»	3905011678 1023900765580	Калининград	492
6	Рено Россия	ЗАО «РЕНО РОССИЯ»	7709259743 1027739178202	Москва	4378
7	Toyota	ООО «ТОЙОТА МОТОР»	7710390358 1027739386400	Санкт-Петербург	448
8	Volkswagen	ООО «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУПП РУС»	5042059767 1025005336564	Калуга	5865
9	Соллерс-Елабуга	ООО «Форд Соллерс Елабуга»	1650161470 1071650019814	Татарстан	546
10	Nissan Россия	ООО «НИССАН МЭНУФЭКЧУРИНГ РУС»	7842337791 5067847096609	Санкт-Петербург	1701
11	Hyundai Rus	ООО «ХЕНДЭ МОТОР МАНУФАКТУРИНГ РУС»	7801463902 1089847107514	Санкт-Петербург	1964
12	ПСМА Рус	ООО «ПСМА Рус»	4027091179 1094027000011	Калужская область	713
13	Mazda Sollers	ООО «МАЗДА СОЛЛЕРС МАНУФЭКЧУРИНГ РУС»	7743816842 1117746345958	Владивосток	526
14	Mercedes	ООО «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС»	7714790325 1097746596353	Москва	198

Помимо указанных в таблице 2 в июне 2019 года начал свою работу завод Navai в индустриальном парке «Узловая» в Тульской области, однако, поскольку деятельность данного завода только начала, включать указанного автопроизводителя в рейтинговый список нецелесообразно.

Определившись с основными показателями, на основании которых будет производиться ранжирование, отобрав основных производителей легковых автомобилей на российской территории, можно переходить к заключительному этапу рейтингового анализа – проведению процедуры рейтингования на основе конкретных методов.

Этап 4. Непосредственное проведение процедуры рейтингования на основе конкретных методов.

Для проведения сравнительной оценки могут быть использованы различные методы ранжирования и группировки, к числу которых относятся:

- метод суммирования значений всех показателей;
- метод суммы мест;
- метод суммы баллов;
- метод расстояний;
- таксонометрический метод.

Учитывая природу выбранных для ранжирования показателей и их разнообразие, а также отсутствие весов (степени значимости), наиболее подходящим методом может стать *метод суммы мест*, который предполагает разведение всех показателей на показатели-стимуляторы, увеличение которых улучшает общую оценку хозяйственно-экономической деятельности организации, и показатели-дести-

муляторы, уменьшение которых улучшает общую оценку хозяйственно-экономической деятельности организации. В рамках проводимого исследования показатели деловой активности и рентабельности, безусловно, являются показателями-стимуляторами. Во второй группе показателей имеется один показатель-дестимулятор – коэффициент соотношения заемных и собственных средств [6].

Анализируемые организации ранжируются по максимальной сумме показателей-стимуляторов и по минимальной сумме показателей-дестимуляторов. Критерий оценки для показателей-стимуляторов – $\max Ri (1 \leq i \leq m)$, а для показателей-дестимуляторов – $\min Ri (1 \leq i \leq m)$.

Оценка R_i каждой организации i рассчитывается по формуле:

$$R_i = \sum_{j=1}^n P_{ij}$$

где $i = 1, 2, \dots, m; j = 1, 2, \dots, n$.

Критерий оценки наилучшей организации имеет вид: $\min R_i (1 \leq i \leq m)$.

Произведем рейтингование на основе показателей каждой выбранной группы в отдельности, а затем по всем трем группам. Для анализа используем официальные данные бухгалтерской (финансовой) отчетности за 2015–2018 годы, представленные на сайтах <https://zachestnyibiznes.ru/> – портал о бизнесе в РФ, а также <https://www.e-disclosure.ru/> – Интерфакс – Центр раскрытия корпоративной информации – одно из пяти агентств, уполномоченных раскрывать информацию на российском рынке ценных бумаг [4].

1. Показатели деловой активности.

В таблице 3 сгруппированы данные по расчету показателей деловой активности.

Таблица 3 – Матрица показателей деловой активности производителей легковых автомобилей на российской территории за 2016–2018 гг.

Предприятие	Год	1.1. Коэффициент оборачиваемости совокупных активов	1.2. Коэффициент оборачиваемости текущих активов	1.3. Фондоотдача. Коэффициент оборачиваемости внеоборотных активов	1.4. Коэффициент оборачиваемости собственного капитала	1.5. Коэффициент оборачиваемости заемного капитала	1.6. Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	1.7. Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	1.8. Коэффициент оборачиваемости материальных запасов
ГАЗ	2016	0,27	2,73	1,80	0,89	0,38	3,34	8,07	34,79
	2017	0,28	2,92	2,00	0,98	0,39	3,76	8,87	27,77
	2018	0,29	1,15	2,45	1,22	0,38	4,11	12,71	27,30
УАЗ	2016	0,88	1,78	4,49	2,20	1,47	2,54	2,18	10,10
	2017	0,84	1,65	4,33	2,58	1,25	2,22	2,24	8,15
	2018	0,82	1,50	4,63	2,87	1,14	1,99	1,86	8,56
ИжАвто	2016	2,14	4,66	4,20	19,46	2,40	6,58	7,85	16,74
	2017	2,64	5,50	5,33	27,93	2,91	7,15	7,14	24,65
	2018	3,48	7,09	7,13	30,22	3,93	9,05	6,82	33,48
АвтоВАЗ	2016	0,00	0,01	0,00	-0,01	0,00	0,02	0,01	0,02
	2017	3,24	9,11	6,20	-7,19	2,23	17,88	6,71	26,16
	2018	1,97	5,32	3,98	-9,03	1,62	9,77	4,67	15,97
Автотор	2016	5,24	5,87	1141,57	-10,69	3,52	24,58	4,14	11,93
	2017	4,62	5,14	361,87	-14,95	3,53	28,03	4,62	10,10
	2018	4,31	4,89	316,78	-179,20	4,21	18,24	5,82	11,84

Рено Россия	2016	2,63	6,76	4,64	5,44	5,10	16,67	6,25	17,86
	2017	3,19	6,95	6,42	7,16	5,77	22,74	6,57	23,90
	2018	3,07	5,85	6,85	7,42	5,25	22,67	5,73	24,37
Toyota	2016	4,86	7,39	15,39	14,32	7,36	47,40	17,57	9,41
	2017	4,95	8,11	14,13	11,49	8,70	65,86	15,65	9,42
	2018	5,85	10,20	15,17	11,13	12,31	93,96	17,30	11,69
Volkswagen	2016	1,78	3,73	4,26	9,88	2,16	16,76	3,46	6,35
	2017	2,12	4,08	5,40	12,40	2,56	22,08	4,00	7,09
	2018	2,27	3,78	7,40	11,05	2,86	25,96	4,39	8,59
Соллерс-Елабуга	2016	0,83	2,15	1,37	6,54	0,95	2,85	4,66	9,21
	2017	0,98	1,86	2,11	8,60	1,11	2,30	5,79	9,92
	2018	1,01	1,62	2,78	8,35	1,16	1,91	6,15	10,85
Nissan Россия	2016	1,43	2,41	4,33	8,04	1,73	21,99	3,56	3,43
	2017	1,75	2,92	5,21	7,43	2,30	39,91	4,94	4,29
	2018	1,97	2,99	6,97	21,87	2,17	72,50	4,31	4,54
Hyundai Rus	2016	1,84	2,63	7,66	6,14	2,63	7,34	6,22	8,53
	2017	2,18	3,35	7,14	5,95	3,44	8,94	7,80	9,21
	2018	2,09	2,97	8,03	5,30	3,46	7,91	7,10	8,66
ПСМА Рус	2016	0,68	1,46	1,36	2,18	0,98	11,76	5,60	5,38
	2017	0,74	1,56	1,58	1,70	1,31	29,77	4,20	3,87
	2018	1,75	3,06	4,50	4,29	2,95	33,06	6,10	6,14
Mazda Sollers	2016	3,31	4,71	14,34	16,88	4,12	11,02	5,96	427,12
	2017	3,37	4,45	15,09	10,11	5,05	9,46	6,09	397,87
	2018	3,95	5,36	16,23	12,95	5,68	13,83	6,26	379,88
Mercedes	2016	2,66	2,99	44,90	8,36	3,91	15,17	4,04	5,67
	2017	2,99	3,63	63,07	9,37	4,40	24,88	4,98	6,92
	2018	1,76	2,52	9,08	6,16	2,46	10,95	3,46	3,98

На основании данных таблицы 3, используя метод суммы мест, определим место каждой организации по каждому отдельному показателю, после чего суммируем места по всем показателям и на основе суммы мест определим позицию в рейтинговом списке каждого из сравниваемых предприятий. Результаты расчетов по первой группе показателей сгруппированы в таблице 4.

Таблица 4 – Рейтинговая оценка предприятий по показателям деловой активности за 2016–2018 гг.

Показатель	Год	ГАЗ	УАЗ	ИжАвто	АвтоВАЗ	Автодор	Рено Россия	Toyota	Volkswagen	Соллерс-Елабуга	Nissan Россия	Hyundai Rus	ПСМА Рус	Mazda Sollers	Mercedes
1.1. Коэффициент оборачиваемости совокупных активов	2016	13	10	6	14	1	5	2	8	11	9	7	12	3	4
	2017	14	12	7	4	2	5	1	9	11	10	8	13	3	6
	2018	14	13	4	8	2	5	1	6	12	9	7	11	3	10
1.2. Коэффициент оборачиваемости текущих активов	2016	8	12	5	14	3	2	1	6	11	10	9	13	4	7
	2017	11	13	4	1	5	3	2	7	12	10	9	14	6	8
	2018	14	13	2	5	6	3	1	7	12	9	10	8	4	11
1.3. Фондоотдача. Коэффициент оборачиваемости внеоборотных активов	2016	11	7	10	14	1	6	3	9	12	8	5	13	4	2
	2017	13	11	9	7	1	6	4	8	12	10	5	14	3	2
	2018	14	10	7	12	1	9	3	6	13	8	5	11	2	4
1.4. Коэффициент оборачиваемости собственного капитала	2016	12	10	1	13	14	9	3	4	7	6	8	11	2	5
	2017	12	10	1	13	14	8	3	2	6	7	9	11	4	5

	2018	12	11	1	13	14	7	4	5	6	2	9	10	3	8
1.5. Коэффициент оборачиваемости заемного капитала	2016	13	10	7	14	5	2	1	8	12	9	6	11	3	4
	2017	14	12	7	10	5	2	1	8	13	9	6	11	3	4
	2018	14	13	5	11	4	3	1	8	12	10	6	7	2	9
1.6. Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности	2016	11	13	10	14	2	5	1	4	12	3	9	7	8	6
	2017	12	14	11	8	4	6	1	7	13	2	10	3	9	5
	2018	12	13	10	9	6	5	1	4	14	2	11	3	7	8
1.7. Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	2016	2	13	3	14	9	4	1	12	8	11	5	7	6	10
	2017	2	14	4	5	11	6	1	13	8	10	3	12	7	9
	2018	2	14	4	10	8	9	1	11	6	12	3	7	5	13
1.8. Коэффициент оборачиваемости материальных запасов	2016	2	6	4	14	5	3	7	10	8	13	9	12	1	11
	2017	2	10	4	3	6	5	8	11	7	13	9	14	1	12
	2018	3	11	2	5	6	4	7	10	8	13	9	12	1	14
Сумма мест	2016	72	81	46	111	40	36	19	61	81	69	58	86	31	49
	2017	80	96	47	51	48	41	21	65	82	71	59	92	36	51
	2018	85	98	35	73	47	45	19	57	83	65	60	69	27	77
Место в рейтинговом списке по показателям деловой активности	2016	10	11	5	14	4	3	1	8	11	9	7	13	2	6
	2017	11	14	4	6	5	3	1	9	12	10	8	13	2	6
	2018	13	14	3	10	5	4	1	6	12	8	7	9	2	11

2. Показатели финансовой устойчивости.

В таблице 5 сгруппированы данные по расчету показателей финансовой устойчивости.

Таблица 5 – Матрица показателей финансовой устойчивости производителей легковых автомобилей на российской территории за 2016–2018 гг.

Предприятие	Год	2.1. Коэффициент автономии (больше – лучше)	2.2. Коэффициент соотношения заемных и собственных средств (меньше – лучше)	2.3. Коэффициент обеспеченности собственными средствами (больше – лучше)
ГАЗ	2016	0,303	2,140	-5,295
	2017	0,267	2,550	-8,218
	2018	0,215	3,442	-1,006
УАЗ	2016	0,338	0,514	-0,333
	2017	0,316	0,853	-0,306
	2018	0,258	0,437	-0,318
ИжАвто	2016	0,110	5,208	-0,854
	2017	0,076	5,816	-0,926
	2018	0,154	1,680	-0,690
АвтоВАЗ	2016	-0,325	-2,569	-2,845
	2017	-0,451	-1,947	-3,081
	2018	0,003	214,822	-1,587
Автогор	2016	-0,530	-0,506	-0,754
	2017	-0,178	-1,668	-0,286
	2018	0,101	1,530	-0,056
Рено Россия	2016	0,460	0,056	-0,479
	2017	0,435	0	-0,056
	2018	0,393	0	-0,172
Toyota	2016	0,350	0,995	0,025
	2017	0,532	0,137	0,134
	2018	0,520	0,156	0,200
Volkswagen	2016	0,146	1,258	-0,690
	2017	0,197	0,782	-0,504

	2018	0,212		0,558		-0,207
Соллерс-Елабуга	2016	0,112		6,419		-0,911
	2017	0,116		6,032		-0,512
	2018	0,126		5,565		-0,315
Nissan Россия	2016	0,289		1,022		-0,214
	2017	0,179		2,402		-0,329
	2018	0,009		14,676		-0,419
Hyundai Rus	2016	0,332		1,048		-0,023
	2017	0,398		0,677		0,071
	2018	0,392		0,651		0,190
ПСМА Рус	2016	0,448		0,898		-0,343
	2017	0,423		0,780		-0,094
	2018	0,394		0,606		0,007
Mazda Sollers	2016	0,289		0,588		0,079
	2017	0,380		0,000		0,161
	2018	0,257		0,309		-0,011
Mercedes	2016	0,334		0		0,255
	2017	0,313		0,208		0,136
	2018	0,270		0,841		-0,136

На основании данных таблицы 5, используя метод суммы мест, определим место каждого предприятия. Результаты расчетов по второй группе показателей сгруппированы в таблице 6.

Таблица 6 – Рейтинговая оценка предприятий по показателям финансовой устойчивости за 2016–2018 гг.

Показатель	Год	ГАЗ	УАЗ	ИжАвто	АвтоВАЗ	Автогор	Рено Россия	Toyota	Volkswagen	Соллерс-Елабуга	Nissan Россия	Hyundai Rus	ПСМА Рус	Mazda Sollers	Mercedes
		2.1. Коэффициент автономии	2016	7	4	12	13	14	1	3	10	11	8	6	2
	2017	8	6	12	14	13	2	1	9	11	10	4	3	5	7
	2018	8	6	10	14	12	3	1	9	11	13	4	2	7	5
2.2. Коэффициент соотношения заемных и собственных средств	2016	12	5	13	1	2	4	8	11	14	9	10	7	6	3
	2017	12	10	13	1	2	3	5	9	14	11	7	8	3	6
	2018	11	4	10	14	9	1	2	5	12	13	7	6	3	8
2.3. Коэффициент обеспеченности собственными средствами	2016	14	6	11	13	10	8	3	9	12	5	4	7	2	1
	2017	14	8	12	13	7	5	3	10	11	9	4	6	1	2
	2018	13	10	12	14	5	7	1	8	9	11	2	3	4	6
Сумма мест	2016	33	15	36	27	26	13	14	30	37	22	20	16	17	9
	2017	34	24	37	28	22	10	9	28	36	30	15	17	9	15
	2018	32	20	32	42	26	11	4	22	32	37	13	11	14	19
Место в рейтинговом списке по показателям финансовой устойчивости	2016	12	4	13	10	9	2	3	11	14	8	7	5	6	1
	2017	12	8	14	9	7	3	1	9	13	11	4	6	1	4
	2018	10	7	10	14	9	2	1	8	10	13	4	2	5	6

3. Показатели рентабельности.

В таблице 7 сгруппированы данные по расчету показателей рентабельности сравниваемых автопроизводителей.

Таблица 7 – Матрица показателей рентабельности производителей легковых автомобилей на российской территории за 2016–2018 гг.

Предприятие	Год	3.1. Коэффициент общей рентабельности	3.2. Коэффициент рентабельности продаж	3.3. Коэффициент рентабельности совокупных активов	3.4. Коэффициент рентабельности производства
ГАЗ	2016	1,75	3,55	3,48	4,08
	2017	0,93	0,27	2,66	0,30
	2018	1,49	0,54	2,24	0,59
УАЗ	2016	10,65	-3,39	9,05	-3,77
	2017	5,44	-4,95	9,48	-5,58
	2018	-3,00	-4,24	9,51	-4,80
ИжАвто	2016	1,00	4,98	14,46	5,35
	2017	-2,18	1,89	8,78	1,95
	2018	2,84	1,06	7,18	1,08
АвтоВАЗ	2016	-19,45	-9,33	-0,01	-8,34
	2017	-5,77	-0,50	18,07	-0,49
	2018	0,35	2,61	16,14	2,57
Автотор	2016	3,10	5,28	28,32	5,58
	2017	1,68	4,12	19,06	4,30
	2018	6,72	7,64	32,92	8,27
Рено Россия	2016	-3,37	-9,89	16,17	-10,54
	2017	3,04	-2,55	40,63	-2,92
	2018	3,38	-5,06	25,24	-5,51
Toyota	2016	2,07	3,74	48,41	4,16
	2017	3,69	5,26	58,11	5,96
	2018	5,00	5,13	69,32	5,82
Volkswagen	2016	-2,93	-4,37	17,52	-4,85
	2017	2,66	0,70	28,78	0,81
	2018	3,96	0,32	35,72	0,38
Соллерс-Елабуга	2016	-1,33	9,07	7,54	9,97
	2017	1,68	8,41	8,24	9,18
	2018	1,89	10,47	10,62	11,69
Nissan Россия	2016	-13,69	-11,40	-6,10	-10,94
	2017	-7,64	-4,89	0,57	-4,90
	2018	-5,19	-0,77	8,97	-0,80
Hyundai Rus	2016	6,09	-6,81	5,18	-7,01
	2017	5,27	6,63	20,09	7,30
	2018	4,55	6,50	19,17	7,16
ПСМА Рус	2016	28,32	-4,81	1,14	-4,89
	2017	6,35	-5,29	0,35	-5,32
	2018	1,03	-0,22	3,11	-0,22
Mazda Sollers	2016	8,29	-29,19	-40,61	-26,00
	2017	2,77	-27,69	-38,30	-24,86
	2018	0,23	-21,23	-17,74	-20,32
Mercedes	2016	5,21	1,71	26,68	1,90
	2017	5,09	0,25	19,29	0,27
	2018	3,07	-2,25	7,78	-2,35

На основании данных таблицы 7, используя метод суммы мест, определим место каждого предприятия. Результаты расчетов по второй группе показателей сгруппированы в таблице 8.

Таблица 8 – Рейтинговая оценка предприятий по показателям рентабельности за 2016–2018 гг.

Показатель	Год	ГАЗ	УАЗ	ИжАвто	АвтоВАЗ	Автотор	Рено Россия	Toyota	Volkswagen	Соллерс-Елабуга	Nissan Россия	Hyundai Rus	ПСМА Рус	Mazda Sollers	Mercedes
3.1. Коэффициент общей рентабельности	2016	8	2	9	14	6	12	7	11	10	13	4	1	3	5
	2017	11	2	12	13	10	6	5	8	9	14	3	1	7	4
	2018	9	13	7	11	1	5	2	4	8	14	3	10	12	6
3.2. Коэффициент рентабельности продаж	2016	5	7	3	11	2	12	4	8	1	13	10	9	14	6
	2017	7	12	5	9	4	10	3	6	1	11	2	13	14	8
	2018	7	12	6	5	2	13	4	8	1	10	3	9	14	11
3.3. Коэффициент рентабельности совокупных активов	2016	10	7	6	12	2	5	1	4	8	13	9	11	14	3
	2017	11	8	9	7	6	2	1	3	10	12	4	13	14	5
	2018	13	8	11	6	3	4	1	2	7	9	5	12	14	10
3.4. Коэффициент рентабельности производства	2016	5	7	3	11	2	12	4	8	1	13	10	9	14	6
	2017	7	13	5	9	4	10	3	6	1	11	2	12	14	8
	2018	7	12	6	5	2	13	4	8	1	10	3	9	14	11
Сумма мест	2016	28	23	21	48	12	41	16	31	20	52	33	30	45	20
	2017	36	35	31	38	24	28	12	23	21	48	11	39	49	25
	2018	36	45	30	27	8	35	11	22	17	43	14	40	54	38
Место в рейтинговом списке по показателям рентабельности	2016	7	6	5	13	1	11	2	9	3	14	10	8	12	3
	2017	10	9	8	11	5	7	2	4	3	13	1	12	14	6
	2018	9	13	7	6	1	8	2	5	4	12	3	11	14	10

На заключительном этапе рейтингования обобщим данные по всем трем группам показателей и определим итоговые позиции сравниваемых автопроизводителей. Данные сгруппированы и представлены в таблице 9.

Таблица 9 – Итоговая рейтинговая оценка производителей легковых автомобилей на российской территории за 2016–2018 гг.

Показатель	Год	ГАЗ	УАЗ	ИжАвто	АвтоВАЗ	Автотор	Рено Россия	Toyota	Volkswagen	Соллерс-Елабуга	Nissan Россия	Hyundai Rus	ПСМА Рус	Mazda Sollers	Mercedes
Совокупная сумма баллов по трем группам показателей	2016	133	119	103	186	78	90	49	122	138	143	111	132	93	78
	2017	150	155	115	117	94	79	42	116	139	149	85	148	94	91
	2018	153	163	97	142	81	91	34	101	132	145	87	120	95	134
Итоговое место в рейтинге	2016	11	8	6	14	2	4	1	9	12	13	7	10	5	2
	2017	13	14	7	9	5	2	1	8	10	12	3	11	5	4
	2018	13	14	6	11	2	4	1	7	9	12	3	8	5	10

Проведенный рейтинговый анализ позволил установить место сравниваемых автопроизводителей и выявить лидирующие предприятия за трехлетний период, на основании чего можно сделать некоторые выводы.

Заключение

В результате проведенного исследования на основании составленного рейтинга можно сделать следующие выводы:

1. Одним из наиболее эффективных автопроизводителей можно считать ООО «Тойота Мотор», которая на протяжении трех лет сохраняет лидирующую позицию. Однако, данное превосходство, определенное на основании бухгалтерской отчетности, во многом объясняется тем, что в конце 2013 года произошло слияние ООО «Тойота Мотор», занимавшейся реализацией автомобилей на российском рынке, и ООО «Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия», предприятия, на котором производилась их сборка, в объединенную компанию, вследствие чего в финансовых результатах отражены данные не только по производству, но и по реализации автомобилей.

2. Отдельного внимания заслуживает предприятие «Автотор» – российское автосборочное предприятие в Калининграде, которое было основано в 1996 году. В 2008 году являлось одним из крупнейших предприятий в России по производству и сборке легковых автомобилей марок BMW, Chevrolet, Hummer, Kia. Во многом высокие показатели хозяйственной деятельности данного предприятия обусловлены тем, что на 2019 год почти 90 % авто проходят только отверточную сборку, и лишь около 10 % выпуска локализованы со сваркой и окраской кузова.

3. В целом отечественные предприятия занимают одни из последних мест в рейтинговом списке, что можно отчасти объяснить полным производственным циклом автомобилей, в отличие от производства иномарок, степень локализации которых колеблется от 18 до 70 %.

4. Очень высокую и стабильную позицию занимает предприятие «Рено Россия» – российская автомобилестроительная компания, часть группы Renault, создаваемое как совместное предприятие компании Renault и Правительства Москвы, но к концу 2012 года полностью выкупленное французской стороной. Стоит отметить, что на 2019 год уровень локализации производства автомобилей достиг 70 %.

Список литературы

1. Бухгалтерский учет / под ред. В.Г. Гетьмана. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2019. – 313 с.
2. Грошева Н.Б., Шуваев Г.С. Изменение цепочек поставок под влиянием потребительских предпочтений в автомобильной индустрии // Бизнес-образование в экономике знаний. – 2019. – № 3 (14). – С. 40–42.
3. Губина О.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИД «Форум»: ИНФРА-М, 2020. – 114 с.
4. Зуева И.А. Состав отчетности компаний в условиях оценки критерий устойчивости развития // Наука и общество-2019: материалы международной научной конференции / под ред. Н.Б. Осипян, М.А. Дмитриевой, М.И. Жбанниковой. – М.: изд. «МУ им. С.Ю. Витте», 2019. – С. 175–183.
5. Зуева И.А., Гребеник В.В., Корнейчук В.И., Жидков А.С. Методические основы анализа и оценки предпринимательских рисков, их учета и раскрытия информации в составе бухгалтерской отчетности: монография. – М.: изд. «МУ им. С. Ю. Витте», 2018. – 214 с.
6. Ильшев А.М. Общая теория статистики. – М.: Юнити-Дана, 2015. – С. 235–244.
7. Шеремет А.Д. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. – 2-е изд., доп. – М.: ИНФРА-М, 2019. – 374 с.
8. Юстратова И.Л., Юсупова Д.А. Влияние автомобилестроения на экономику России // Наука и социум: материалы Всероссийской научно-практической конференции (г. Новосибирск, 15 ноября 2019 г.). – Новосибирск, 2019. – С. 117–123.

References

1. Buhgalterskij uchet / pod red. V.G. Get'mana. – 2-e izd., pererab. i dop. – M.: INFRA-M, 2019. – 313 s.
2. Grosheva N.B., Shuvaev G.S. Izmenenie cepochek postavok pod vliyaniem potrebitel'skih predpochtenij v avtomobil'noj industrii // Biznes-obrazovanie v ekonomike znaniy. – 2019. – № 3 (14). – S. 40–42.
3. Gubina O.V. Analiz i diagnostika finansovo-hozyajstvennoj deyatel'nosti predpriyatiya. – 2-e izd., pererab. i dop. – M.: ID «Forum»: INFRA-M, 2020. – 114 s.
4. Zueva I.A. Sostav otchetnosti kompanij v usloviyah ocenki kriterij ustojchivosti razvitiya // Nauka i obshchestvo-2019: materialy mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii / pod red. N.B. Osipyana, M.A. Dmitrievoy, M.I. Zhbannikovej. – M.: izd. «MU im. S.Yu. Vitte», 2019. – S. 175–183.

5. Zueva I.A., Grebenik V.V., Kornejchuk V.I., Zhidkov A.S. Metodicheskie osnovy analiza i ocenki predprinimatel'skih riskov, ih ucheta i raskrytiya informacii v sostave buhgalterskoj otchetnosti: monografiya. – M.: izd. «MU im. S. Yu. Vitte», 2018. – 214 s.
6. Ilyshev A.M. Obshchaya teoriya statistiki. – M.: Yuniti-Dana, 2015. – S. 235–244.
7. Sheremet A.D. Analiz i diagnostika finansovo-hozyajstvennoj deyatel'nosti predpriyatiya. – 2-e izd., dop. – M.: INFRA-M, 2019. – 374 s.
8. Yustratova I.L., Yusupova D.A. Vliyanie avtomobilestroeniya na ekonomiku Rossii // Nauka i socium: materialy Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii (g. Novosibirsk, 15 noyabrya 2019 g.). – Novosibirsk, 2019. – S. 117–123.