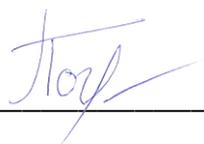


МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА,
ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ
КАФЕДРА ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ

ОТЧЕТ

по учебной ознакомительной практике
АО «32 РЗ СОП», г. Спасск-Дальний

Студент
группы ЭБ-22-1



П.С. Погребная

Руководитель
канд. экон. наук, доцент



Т.В. Бубновская

Руководитель от предприятия
Генеральный директор



А.В. Шпаков

Нормоконтролер
канд. экон. наук, доцент



Т.В. Бубновская

Владивосток 2024

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

КАФЕДРА ЭКОНОМИКИ И УПРАВЛЕНИЯ

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ

Учебная ознакомительная практика

Студенту Погребной Полине Сергеевне

Группы ЭБ-22-1

1. Цель учебной ознакомительной практики - получение студентами первичных профессиональных умений и навыков по сбору, анализу и обработке данных, необходимых для решения профессиональных задач на основе типовых методик и действующей нормативно-правовой базы.

2. Задачи практики: - получение практических навыков поиска информации о деятельности организации в СПС;

- ознакомление с различными аспектами деятельности предприятия (организации) базы практики: направлениями и видами хозяйственной деятельности, организационной структурой, системой налогообложения, основными показателями хозяйственной деятельности, и др.

- развитие навыков сбора данных для проведения расчетов экономических показателей деятельности предприятий (организаций);

- развитие навыков расчета и анализа современной системы показателей, характеризующих деятельность хозяйствующего субъекта;

- развитие умений интерпретировать основные экономические показатели на микро- и макроуровне.

3. Отчет по учебной ознакомительной практике должен содержать следующие разделы:

Введение.

Раздел 1. Особенности деятельности, производственно-экономическая характеристика исследуемого предприятия (организации), анализ основных экономических показателей его деятельности (ОПК-3).

Раздел 2. Социально-экономический анализ отрасли (вида экономической деятельности) исследуемой организации (ОПК-3).

Заключение.

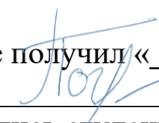
Список использованных источников.

4. К защите представить – Отчет, выполненный в письменной форме в соответствии с Требованиями к оформлению текстовой части выпускных квалификационных работ, курсовых работ (проектов), рефератов, контрольных работ, отчетов по практикам, лабораторным работам (СК-СТО-ТР-04-1.005–2015). К отчету прилагаются рабочий план-график, характеристика от предприятия, заверенная руководителем практики от предприятия и печатью организации.

Руководитель учебной практики от университета: канд.экон.наук, доцент Бубновская Т.В.

_____/Подпись/

Задание получил « 10 » июня 2024г.

«  » Погребная П.С.
(подпись студента) (расшифровка подписи)

Руководитель практики

Генеральный директор АО «32 РЗ СОП»

 Шпаков А.В.

РАБОЧИЙ ГРАФИК (ПЛАН) ПРОВЕДЕНИЯ ПРАКТИКИ

Студент Погребная Полина Сергеевна

Фамилия Имя Отчество

Кафедра ЭУ

гр. ЭБ-22-1

Руководитель практики Бубновская Татьяна Викторовна

Фамилия Имя Отчество

Инструктаж по ознакомлению с требованиями охраны труда, техники безопасности, пожарной безопасности прошел

Пинчук И.А.

(подпись уполномоченного лица, МП)

С правилами трудового распорядка ознакомлен

Погребная П.С.

(подпись обучающегося)

Этапы практики	Виды работы	Срок выполнения	Отметка руководителя о выполнении
1. Подготовительный	Организационное собрание	10.06.2024	
	Инструктаж по технике безопасности		
2. Исследовательский и практический этап	Изучение особенностей деятельности, производственно-экономическая характеристика исследуемого предприятия (организации), анализ основных экономических показателей его деятельности	11.06.2024-23.06.2024	
	Социально-экономический анализ отрасли (вида экономической деятельности) исследуемой организации	24.06.2024-09.07.2024	
3. Заключительный	Подготовка и сдача отчета	10.07.2024-13.07.2024	

Руководитель производственной практики

Канд.экон.наук, доцент

Бубновская Т.В.

Руководитель практики от предприятия

Пинчук И. А.

Характеристика

На студентку ФГБОУ ВО ВВГУ группы ЭБ-22-1 Погребную Полину Сергеевну.

Погребная Полина Сергеевна с 10.06.2024 г. по 13.07.2024 г. прошла учебную ознакомительную практику в АО «32 РЗ СОП».

В период практики были изучены вопросы

1 Особенности деятельности, производственно-экономическая характеристика исследуемого предприятия (организации), анализ основных экономических показателей его деятельности.

2 Социально-экономический анализ отрасли (вида экономической деятельности) исследуемой организации.

Во время прохождения практики Погребная Полина Сергеевна показала высокий уровень теоретической подготовки, отличное умение применять и использовать знания, полученные в университете, для решения поставленных перед ней практических задач.

В целом работа Погребной Полины Сергеевны заслуживает оценки «отлично».

Генеральный директор АО «32 РЗ СОП»



Шпаков А.В.

Содержание

Введение	3
1 Особенности деятельности АО «32 РЗ СОП»	4
2 Социально-экономический анализ отрасли АО «32 РЗ СОП»	13
Заключение	20
Список использованных источников	22
Приложение А. Бухгалтерский баланс АО «32 РЗ СОП»	24
Приложение Б. Отчет о финансовых результатах АО «32 РЗ СОП»	25
Приложение В. Целевые показатели	26
Приложение Г. Прогнозная структура	29

Введение

Цель учебной ознакомительной практики – получение студентами первичных профессиональных умений и навыков по сбору, анализу и обработке данных, необходимых для решения профессиональных задач на основе типовых методик и действующей нормативно-правовой базы.

Задачи практики:

– получение практических навыков поиска информации о деятельности организации в СПС;

– ознакомление с различными аспектами деятельности предприятия (организации) базы практики: направлениями и видами хозяйственной деятельности, организационной структурой, системой налогообложения, основными показателями хозяйственной деятельности, и др.

– развитие навыков сбора данных для проведения расчетов экономических показателей деятельности предприятий (организаций);

– развитие навыков расчета и анализа современной системы показателей, характеризующих деятельность хозяйствующего субъекта;

– развитие умений интерпретировать основные экономические показатели на микро- и макроуровне.

Объект исследования – ОАО «32 ремонтного завода средств обеспечения полетов» (далее по тексту – АО «32 РЗ СОП»).

Предметом исследования в отчете является анализ основных экономических показателей его деятельности.

Методы исследования в работе является сбор, анализ и обработка данных, необходимых для решения профессиональных задач.

1 Особенности деятельности АО «32 РЗ СОП»

Завод осуществляет свою деятельность для нужд Министерства обороны РФ более 70 лет [1].

АО «32 РЗ СОП» образовано 06.11.1942 г. как стационарные ремонтные мастерские 9 Воздушной армии.

С 01.10.1968 г. по 15.05.1969 г. организация существовала как 32 ремонтный завод ВВО первой Особой Дальневосточной воздушной армии Краснознаменного Дальневосточного военного округа.

С 21.11.1981 г. предприятие переименовали в 32 авиационный ремонтный завод (средств наземного обеспечения полетов).

16.01.1995 г. организация стала считаться государственным хозрасчетным предприятием МО РФ.

22.11.2001 г. преобразовано в Федеральное государственное унитарное предприятие «32 ремонтный завод средств обеспечения полетов» (ФГУП «32 РЗ СОП» МО РФ).

01.05.2009 г. ФГУП «32 РЗ СОП» МО РФ было реорганизовано в АО «32 РЗ СОП».

С 06.05.2009 г. по 06.07.2022 г. входило в вертикально-интегрированную структуру ОАО «Авиаремонт». В данный период были дополнительно освоены новые технологии:

- капитальный ремонт пожарных автомобилей АЦ-40;
- капитальный ремонт пожарных лестниц и коленчатых подъемников;
- комплексный ремонт автомобильных подъемников и манипуляторов (АПП-15,17, 22, СПО-15). Поступали в текущий ремонт и подъемники иностранного производства;
- ремонт автомобильных кранов и погрузчиков (КС-2561, КС- 3575, КС-4567, 58Т-9 и т.д.), электрические, механические и гидравлические, в т.ч. иностранного производства;
- ремонт, проверка и зарядка углекислотных огнетушителей, газовых баллонов (воздух, азот, кислород);

- ремонт и проверка сосудов высокого давления (АБ-2, 10,20, 50, 80);
- ремонт автономных источников питания (электростанции от 8 до 200 кВт) тип двигателя значения не имеет, даже снятые с производства;
- ремонт тракторов ДТ, ЮМЗ, МТЗ.

07.07.2022 г. стала находится под управлением ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация».

АО «32 РЗ СОП» находится по адресу: город Спасск-Дальний, Госпитальная ул., д.10. АО «32 РЗ СОП» зарегистрирована 04.05.2009. Руководитель организации: генеральный директор Шпаков Александр Викторович.

Основным видом деятельности является «Техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств». АО «32 РЗ СОП» присвоены ИНН 2510012328, ОГРН 1092510000120, ОКПО 07839197 [2].

Предприятие АО «32 РЗ СОП» средств специализируется на капитальном ремонте и сервисном обслуживании средств наземного обеспечения полетов, пожарной и инженерной техники, а также автомобильной техники многоцелевого назначения ЗИЛ-130, ЗИЛ-131, УРАЛ-4320, КРАЗ-250, автомобилей семейства КАМАЗ.

Основная задача предприятия – выполнение государственного оборонного заказа. В то же время АО «32 РЗ СОП» постоянно расширяет связи с другими организациями и ведомствами. Производит ремонт техники силовым структурам МЧС и ФСБ.

По дополнительным договорам производится освидетельствование и зарядка баллонов для воздуха и ППО 434.82.044 сб-1СБ для строевых частей ВВС РФ и других организаций.

Поддержание достигнутого уровня производства и качества выпускаемой продукции требует от предприятия АО «32 РЗ СОП» выполнения намеченных планов реализации инвестиционной программы по обновлению основных фондов. Для этого разработан план организационно-технических мероприятий на 2023 г., согласно которому планируется продолжить работу по обновлению, реконструкции, модернизации основных средств.

Финансирование технического и организационного развития производства планируется осуществить за счет собственных источников (текущие затраты, амортизация и прибыль), а также изыскиваются возможности использования заемных средств.

В дальнейшем в АО «32 РЗ СОП» множество планов, направленных на долгосрочную перспективу, главные из которых:

- расширение ассортимента и улучшение качества выпускаемой продукции с удовлетворением потребностей рынка;
- насыщение рынка конкурентоспособной продукцией;
- активизация инвестиционной деятельности для восстановления процесса обновления основных средств предприятия;
- повышения уровня качества производимых изделий путем усовершенствования деятельности предприятия;
- поиск и освоение новых видов востребованной потребителем продукции и рынков сбыта.

Последовательная работа предприятия, направленная на стабильный рост объемов производства, и укрепление позиций предприятия на рынках сбыта, на техническое развитие и повышение качества выпускаемой продукции, позволит повысить мобильность, ускорит оборачиваемость ресурсов.

В таблице 1.1 представим нормативно-правовые основы деятельности АО «32 РЗ СОП».

Таблица 1.1 – Нормативно-правовые основы деятельности АО «32 РЗ СОП»

Название	Описание
Федеральное законодательство	
Конституция Российской Федерации [3]	Определяет основы конституционного строя, права и свободы человека и гражданина, основы федеративного устройства, систему органов государственной власти и местного самоуправления
Гражданский кодекс Российской Федерации [4]	Регулирует правоотношения, связанные с осуществлением гражданских прав, в том числе права собственности, договорного, обязательственного и наследственного права

Продолжение таблицы 1.1

Название	Описание
Налоговый кодекс Российской Федерации [5]	Устанавливает систему налогов и сборов, порядок исчисления и уплаты налогов и сборов, права и обязанности налогоплательщиков, налоговых агентов и налоговых органов
Трудовой кодекс Российской Федерации [6]	Регулирует трудовые отношения между работодателями и работниками, в том числе порядок заключения, изменения и расторжения трудовых договоров, права и обязанности сторон трудовых отношений
Федеральный закон «Об акционерных обществах» [7]	Определяет правовое положение акционерных обществ, порядок их создания, реорганизации и ликвидации, права и обязанности акционеров
Региональное законодательство	
Закон Приморского края № 761-КЗ «О промышленной политике в ПК» [8]	Регулируют вопросы, отнесенные к компетенции Приморского края, в том числе в сфере промышленности, строительства и охраны окружающей среды

Локальные нормативные акты (ЛНА) – это особая категория кадровых документов, которые принимают работодатели в пределах своей компетенции и с учетом норм трудового законодательства.

В таблице 1.2 составим ЛНА АО «32 РЗ СОП».

Таблица 1.2 – Локальные нормативные акты АО «32 РЗ СОП»

Название	Описание
Положение о системе управления охраной труда (СУОТ)	Определяет общие принципы и требования к управлению охраной труда на предприятии, включая ответственность руководителей и работников, порядок проведения инструктажей и обучения, обеспечение средствами индивидуальной защиты и т.д.
Положение о расследовании и учете несчастных случаев на производстве	Регламентирует порядок расследования и учета несчастных случаев на производстве, а также действий, направленных на их предотвращение
Положение о порядке проведения специальной оценки условий труда	Устанавливает порядок проведения специальной оценки условий труда, порядок информирования работников о результатах оценки и мероприятий по улучшению условий труда
Инструкция по охране труда для работников АО «32 РЗ СОП»	Содержит конкретные требования по охране труда для различных профессий и должностей, в том числе при работе с оборудованием, инструментами, материалами и т.д.
Инструкция по пожарной безопасности для работников АО «32 РЗ СОП»	Регламентирует правила пожарной безопасности на территории предприятия, порядок действий при пожаре, порядок эвакуации и т.д.

Продолжение таблицы 1.2

Название	Описание
Приказ о назначении ответственных за охрану труда на структурных подразделениях АО «32 РЗ СОП»	Назначает ответственных лиц за охрану труда в каждом структурном подразделении
Приказ об организации обучения по охране труда и проверке знаний по охране труда работников АО «32 РЗ СОП»	Определяет порядок организации обучения по охране труда и проверки знаний работников по охране труда
Приказ об утверждении перечня работ повышенной опасности на АО «32 РЗ СОП»	Утверждает перечень работ с повышенной опасностью, для которых работники должны проходить специальное обучение

АО «32 РЗ СОП» демонстрирует приверженность к обеспечению безопасности и здоровья своих сотрудников через разработку и внедрение комплекса локальных нормативных актов. Эти документы создают основу для систематического подхода к управлению охраной труда, что важно для предотвращения производственных травм и профессиональных заболеваний.

На рисунке 1.1 представим организационную структуру АО «32 РЗ СОП».



Рисунок 1.1 – Организационная структура АО «32 РЗ СОП»

Организационная структура АО «32 РЗ СОП» включает в себя руководство, отделы по производству, техническому обслуживанию, административно-хозяйственной деятельности, кадровому обеспечению, финансам и другие подразделения.

Организационная структура АО «32 РЗ СОП» линейная и предполагает четкую иерархию управления, где каждый сотрудник подчиняется непосредственно своему руководителю. Это обеспечивает прямые и однозначные коммуникационные каналы, что способствует быстрому принятию решений и эффективному контролю за выполнением задач.

Анализ общих экономических показателей АО «32 РЗ СОП» представлен в таблице 1.3 (Приложение А и Б).

Таблица 1.3 – Основные экономические показатели АО «32 РЗ СОП»

В тысячах рублей

Показатель	2021	2022	2023	Отклонение 2023 к 2021	
				Абсолютное (+, -)	Относительное, %
Выручка от продажи работ	197683	89518	141420	-56263,00	71,54
Себестоимость работ	174790	74840	124908	-49882,00	71,46
Прибыль (убыток) от продаж	22893	14678	16512	-6381,00	72,13
Прибыль до налогообложения	22187	17040	18534	-3653,00	83,54
Годовой фонд оплаты труда	49451	41515	54626	5175,00	110,46
Среднесписочная численность ОПП, чел.	157	131	137	-20,00	87,26
Средняя заработная плата работника ОПП	26,25	26,41	33,23	6,98	126,59
Производительность труда ОПП	1259,13	683,34	1032,26	-226,86	81,98
Среднегодовая стоимость основных средств	33921,5	32876	32569	-1352,50	96,01
Фондоотдача, руб./руб.	5,83	2,72	4,34	-1,49	74,51
Фондоемкость, руб./руб.	0,17	0,37	0,23	0,06	134,21
Фондовооруженность, тыс. руб./чел.	216,06	250,96	237,73	21,67	110,03
Рентабельность продаж, %	11,58	16,40	11,68	0,10	100,82
Рентабельность затрат, %	13,10	19,61	13,22	0,12	100,93

Согласно данным таблицы на предприятии АО «32 РЗ СОП» наблюдается сокращение объемов производственно–хозяйственной деятельности за 2021–2023 г., которое выражается снижением выручки на 56263 тыс. руб., прибыли от продаж на 6381 тыс. руб., прибыли до налогообложения на 3653 тыс. руб.

Снижение среднегодовой стоимости основных средств на 1352,50 тыс. руб., показателя фондоотдачи на 1,49 руб./руб., рост фондовооруженности (за счет сокращения персонала) говорит о неэффективном использовании основных средств АО «32 РЗ СОП».

Несмотря на снижение прибыли от продаж рентабельность продаж выросла в АО «32 РЗ СОП» с 11,58 % до 11,68 %.

Таким образом можно сказать следующее. АО «32 РЗ СОП» с 1942 г ведет свою деятельность, которая заключается в ремонте вооружения. Помимо указанного осинового вида деятельности предприятие освоило работы по капитальному ремонту автомобильной техники и ее запасных частей. На протяжении 2021–2023 г. организация работает с положительным финансовым результатом: прибыль от продаж в 2023 г. составила 16512 тыс. руб., однако имеется тенденция к ее снижению. Положительно оценивается превышение темпов роста выручки (71,54 %) над темпами роста себестоимости (71,46 %), что вызвало в динамике рост рентабельности продаж (на 0,10 п.п.) и рентабельности затрат (на 0,12 п.п.). Основными негативными тенденциями являются сокращение объемов реализации, а также снижение эффективности использования трудовых ресурсов и основных средств.

О чем говорит рост фонда заработной платы наряду с падением производительности труда, снижение показателя фондоотдачи и сокращение основных средств. Все это в конечном итоге влияет на уменьшение значений показателей результатов хозяйственной деятельности предприятия. В следствие чего необходимо изучить каждый фактор более подробно, оценив причины отрицательной динамики показателей эффективности деятельности АО «32 РЗ СОП».

В таблице 1.4 оценим динамику численности сотрудников на предприятии в 2021-2023 гг.

Таблица 1.4 – Динамика численности работников в АО «32 РЗ СОП» в 2021-2023 г.

В тысячах рублей

Численность персонала по категориям	2021	2022	2023	Отклонение 2023 к 2021	
				Абсолютное (+,-)	Относительное, %
Промышленно–производственный персонал, в т.ч.:	157	131	137	-20	87,26
Рабочие	116	92	97	-19	83,62

Продолжение таблицы 1.4

Численность персонала по категориям	2021	2022	2023	Отклонение 2023 к 2021	
				Абсолютное (+,-)	Относительное, %
Руководители, специалисты, служащие	41	39	40	-1	97,56
Персонал непромышленной сферы	3	3	3	0	100,00
Всего	160	134	140	-20	87,50

Анализ численности персонала АО «32 РЗ СОП» средств в динамике показал сокращение в целом по всем категориям на 12,5 %, что в абсолютной величине составило 20 чел. Наибольшее снижение наблюдается по рабочим, численность которых в 2023 г. к уровню 2021 г. составила 83,62 %. В целом численность производственного персонала уменьшилась на 20 чел. Численность работников непромышленной сферы на протяжении 2021, 2022 и 2023 г. остается неизменной – 3 чел.

Проведем анализ технического состояния и движения основных средств в таблице 1.5.

Таблица 1.5 – Анализ движения и технического состояния активной части основных средств

В тысячах рублей

Показатель	2021	2022	2023	Изменение 2023 к 2021 г. (+, -)
Срок обновления, лет	0,00	10,02	6,77	6,77
Коэффициент выбытия	0,017	0,069	0,016	-0,01
Коэффициент прироста	0,00	0,10	0,15	0,15
Коэффициент износа	0,66	0,74	0,71	0,05
Коэффициент технической годности	0,50	0,35	0,41	-1,00

Анализ движения состояния показал небольшие изменения в динамике: коэффициент прироста увеличился за 2021-2023 г. на 0,15 п., а коэффициент выбытия уменьшился на 0,01. Коэффициент прироста больше коэффициента выбытия, что оценивается положительно. Коэффициент износа ежегодно растет и на конец

2023 г. составил 0,71. При износе более 70 % оборудование оценивается как условно пригодное, требующее замены главных частей и ответственных узлов.

Таким образом можно сказать, что показатели использования основных средств на предприятии снижаются с 2021 к 2023 г. Негативно характеризует структуру основных средств маленькая доля активной их части, которая в 2023 г. оказалась равна 13,1 %.

Показатели технического состояния свидетельствуют о сильном износе оборудования и снижении технической годности основных средств. Активная часть оборудования устарела и изношена, что подтверждает рассчитанный в 2023 г. средний возраст – 14,74 г.

Анализ показателей эффективности использования основных средств за 2021-2023 гг. свидетельствует о негативных тенденциях: снизилась фондоотдача (на 25,49 %), эффективность использования основных средств в трудовой деятельности (на 14,85 %), фондорентабельность упала на 16,79 п.п. Данные факты способствовали снижению выручки в сумме 53263 тыс. руб. и прибыли от продаж на 6381 с 2021 к 2023 г.

Итак, АО «32 РЗ СОП» специализируется на капремонте вооружения и военной техники. Данные анализа основных экономических показателей говорят о снижении всех показателей хозяйственного результата деятельности предприятия: прибыль от продаж снизилась на 27,87 % и в 2023 г. составила 16512 тыс. руб., прибыль до налогообложения в 2023 г. составила 83,54 % к уровню 2021 г. Рост показателей рентабельности обусловлен тем, что темпы снижения себестоимости опережают темпы снижения выручки и прибыли. Одновременное снижение выручки и себестоимости на 25,46 % и 28,54 % соответственно свидетельствует о сокращении производственной детальности. Средняя заработная плата по предприятию растет (126,59 %), а производительность снижается (81,98 %), что говорит о перерасходе фонда заработной платы и неэффективном использовании трудовых ресурсов.

2 Социально-экономический анализ отрасли АО «32 РЗ СОП»

В рамках приоритетных проектов и программ развития РФ и субъектов РФ, в АО «32 РЗ СОП» реализуется Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г. (далее – Стратегия) определяет основные направления государственной политики по развитию автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г. [9].

Автомобильная промышленность является одной из ключевых отраслей российской экономики и определяет социально-экономический и научно-технический уровень развития страны в целом и отдельных ее регионов. В автомобильной отрасли в 2021 г. работало около 0,3 млн. человек (среднегодовая численность работников) и была сформирована валовая добавленная стоимость производства автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов в размере 1,1 трлн. рублей. Автомобильная отрасль создает мультипликативный эффект, обеспечивая в совокупности со смежными отраслями экономики занятость более чем 2,8 млн. человек. Развитие автомобилестроения создает потребность в высокотехнологичной продукции металлургической, химической, электротехнической, электронной отраслей, станкостроения и других отраслей промышленности.

Автомобильная отрасль демонстрирует положительный и растущий вклад в бюджет Российской Федерации – объем налоговых поступлений в консолидированный бюджет в 2,2 раза превышает размер субсидий, ежегодно выделяемых для поддержки автомобильной отрасли. Так, в 2016-2021 гг. суммарный объем налоговых поступлений от предприятий автомобильной отрасли составил 861 млрд. рублей, в то время как объем финансирования мероприятий по поддержке автомобильной промышленности составил за указанный период 387 млрд. рублей. При этом в 2016-2021 гг. ежегодный объем налоговых поступлений вырос в 2,7 раза (с 72 до 197 млрд. рублей), а доля автомобильной отрасли в общем объеме собираемых налогов – с 0,5 % до 0,7 % (Приложение В).

Автомобильная отрасль Российской Федерации занимает около 2 % в объеме мирового рынка по итогам 2021 г. (доля увеличилась с 1,6 % в 2016 г.). При этом зависимость автомобильной отрасли от иностранных технологий, а также

импортных поставок компонентов и оборудования приводит к отрицательному торговому балансу. Торговые войны Соединенных Штатов Америки и Китая и нарушение цепочек поставок во всем мире во время пандемии новой коронавирусной инфекции (COVID-19) в 2020-2022 гг. обусловили дефицит полупроводников и микроэлектроники в мире и в Российской Федерации, рост цен на сырье (в частности, цена на сталь в 2021 г. выросла на 80 %) и компоненты, который усугубился значительным ростом цен на энергоносители в 2022 г..

В связи с изменением геополитической ситуации в 2022 г. автомобильная промышленность Российской Федерации столкнулась с рядом новых вызовов – существенное падение спроса на российском рынке (на 55 % в первом полугодии 2022 г. по сравнению с аналогичным периодом 2021 г.), остановка и приостановка ряда автомобильных производств, связанные прежде всего с решением иностранных производителей об уходе с российского рынка, а также со сложностями в поставках значимых комплектующих и материалов, в том числе в связи с введением экономических санкций со стороны ряда стран, риски банкротства и сокращение сети автомобильных дилеров. Все это создает новые условия функционирования и вызовы для автомобильной отрасли и требует стратегического ответа (Приложение Г).



Рисунок 2.1 – Проблемы, принятые во внимание при разработке Стратегии

Целями развития автомобильной промышленности до 2035 г. являются:

- удовлетворение потребности российского рынка в высоколокализованной продукции, произведенной на территории Российской Федерации, современных сервисов мобильности и цифровых автомобильных сервисов;
- обеспечение технологического суверенитета автомобильной промышленности;
- обеспечение роста вклада автомобильной промышленности в российскую экономику;
- обеспечение конкурентоспособности российской продукции на мировом рынке с возможностью экспорта современных технологий из Российской Федерации.

Под высоколокализованной продукцией автомобильной промышленности понимается продукция, произведенная на территории Российской Федерации, с уровнем локализации не менее 80 %.

Технологический суверенитет автомобильной промышленности Российской Федерации обеспечивает производство и развитие технологий и материалов, необходимых для производства автомобилей и компонентов (прежде всего критических), интеллектуальные права на которые принадлежат российским владельцам.

Целевой рост вклада автомобильной промышленности в российскую экономику будет обеспечен путем достижения не позднее 2035 г. положительного торгового баланса автомобильной промышленности (без учета вторичного рынка компонентов) и прироста объема валовой добавленной стоимости в автомобильной промышленности по сравнению с 2022 г. на 42 % к 2025 г., на 113 % к 2030 г. и на 146 % к 2035 г..

Обеспечение конкурентоспособности российской продукции автомобильной промышленности (включая готовые автомобили, компоненты и технологии) на мировом рынке означает создание высоколокализованной продукции, которая соответствует международным нормам технического регулирования, а также соответствует по качеству и стоимости передовой продукции мировых поставщиков.

Развитие автомобильной промышленности должно обеспечить безопасность транспортных средств, снижение логистических издержек в экономике, развитие технологий и создание добавленной стоимости не только в автомобильной отрасли, но и в смежных отраслях.

Задачами по удовлетворению потребностей внутреннего рынка являются:

- стимулирование производства целевого объема высоколокализованной продукции;

- обеспечение целевого объема внутреннего спроса за счет мер государственной поддержки и стимулирования обновления парка с учетом баланса спроса и предложения на автомобильном рынке.

Задачами по обеспечению технологического суверенитета являются:

- создание производств критической компонентной базы, в том числе электронной, в области силовых агрегатов и систем активной и пассивной безопасности, включая производство малых дизельных двигателей, автоматической коробки передач, электронных блоков управления для антиблокировочной системы (ABS), электронного контроля устойчивости (ESP), подушек безопасности, устройств вызова экстренных оперативных служб;

- стимулирование создания российских производств компонентов на базе собственных и лицензированных технологий с соблюдением абсолютного приоритета для собственных технологий в случае их конкурентоспособности;

- создание достаточных условий для обеспечения оперативного перехода российских автопроизводителей на российские компоненты 1-го уровня, в первую очередь созданные с применением глубоко локализованных компонентов 2-го и 3-го уровней;

- стимулирование производства сырья, материалов и соответствующих производственных технологий для производства компонентов;

- стимулирование развития российского программного обеспечения для разработки и управления производством автомобилей и компонентов;

- стимулирование развития цифровых платформ в составе автомобилей;

- стимулирование развития компетенций инженерных и производственных кадров;

- увеличение доли объема финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и развития производства компонентов до 5 - 7 % объема отгрузки автопроизводителей.

Задачами по обеспечению роста вклада автомобильной промышленности в экономику являются:

- стимулирование производства в смежных отраслях;
- стимулирование экспорта готовой продукции, компонентов, материалов, программного обеспечения и технологий для автомобильных отраслей в других странах.

Задачами по росту конкурентоспособности российской продукции на мировом рынке являются:

- стимулирование производства автомобилей, соответствующих действующим и перспективным требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств»;

- поддержка создания и развития технологий для автомобильной промышленности, отвечающих требованиям международного технического регулирования, соответствующих по качеству и стоимости передовым технологиям глобальных поставщиков;

- стимулирование создания производства высоколокализованных инновационных автомобилей (электрических, гибридных, на топливных элементах), компонентов и материалов для них, собственных технологий и компетенций в этом сегменте;

- создание и внедрение национальных программных продуктов в области автономных (подключенных) автомобилей, технологий V2X и автономного управления;

- разработка и запуск новых серийных платформ на электротяге и топливных элементах в сегментах легковых и легких коммерческих автомобилей;

– создание производств тяговых батарей и модулей для платформ электромобилей;

– разработка и запуск новых серийных платформ автономных транспортных средств в сегментах легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов.

В целях синхронизации задач развития автомобильной промышленности необходимо актуализировать соответствующую нормативную правовую базу в соответствии со Стратегией.

Разработаны 2 сценария развития отрасли автомобилестроения до 2035 г. – целевой и базовый.

Различие сценариев определяется разным уровнем государственной поддержки автомобильной отрасли Российской Федерации и, соответственно, разным объемом доступного финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и производства компонентов. Совокупный размер рынка в обоих сценариях одинаковый, но существенно различается структурой удовлетворения спроса. С точки зрения макроэкономических показателей между сценариями нет различий: оценка долгосрочных темпов роста внутреннего валового продукта на 2025 г. и далее – по 1,5 % ежегодно.

Целевой сценарий предполагает относительно высокие темпы достижения технологического суверенитета за счет увеличения, в том числе, объемов государственного финансирования автомобильной отрасли в части углубления локализации производства критически важных компонентов. Сценарий предполагает более жесткую защиту рынка, что сократит приток импортных (новых и бывших в употреблении) автомобилей на рынок и обеспечит ресурс для инвестиций в повышение уровня локализации. Доля произведенных в Российской Федерации автомобилей в структуре удовлетворения спроса будет расти от 40 % в 2022 г. до 83 % в 2035 г..

Базовый сценарий предполагает сохранение текущего уровня защиты рынка. Как следствие, поступление на рынок новых и старше 3 лет автомобилей будет происходить в существенном объеме, что повлечет меньшие темпы роста

продаж автомобилей российского производства и ограничит возможности инвестирования автопроизводителей в повышение уровня локализации. Доля произведенных в Российской Федерации автомобилей в структуре совокупных продаж будет составлять 40 % в 2022 г. и 60 % в 2035 г.

Реализация Стратегии будет осуществляться в 3 этапа (рисунок 2.2).



Рисунок 2.2 – Этапы реализации Стратегии

Для достижения целевых показателей реализации Стратегии потребуется финансирование в следующем размере:

– до 300 млрд. рублей за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета - в целях реализации в 2023-2025 гг. комплексной программы по ускорению локализации критически важных автомобильных компонентов (в случае реализации целевого сценария развития Стратегии);

– до 26 млрд. рублей ежегодно за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета – в целях стимулирования спроса в 2023-2025 гг. на продукцию автомобильной промышленности.

Итак, Стратегия является основой для разработки государственных программ (подпрограмм) Российской Федерации, государственных программ (подпрограмм) субъектов Российской Федерации, а также нормативных правовых актов, содержащих мероприятия, направленные на развитие автомобильной промышленности и смежных отраслей.

Заключение

Итак, стационарные ремонтные мастерские 9 воздушной армии сформированы 6 ноября 1942 г. на базе трех автоцехов: 53, 90, 100 и 720 авиамастерской. С 22 ноября 2001 г. мастерские переименованы в федеральное государственное унитарное предприятие «32 ремонтный завод средств обеспечения полетов» Минобороны России. 4 мая 2009 г. ФГУП «32 РЗ СОП» Минобороны России преобразовано в АО «32 РЗ СОП»

АО «32 ремонтный завод средств обеспечения полетов» специализируется на капремонте вооружения и военной техники. Данные анализа основных экономических показателей говорят о снижении всех показателей хозяйственного результата деятельности предприятия: прибыль от продаж снизилась на 27,87 % и в 2023 г. составила 16512 тыс. руб., прибыль до налогообложения в 2023 г. составила 83,54 % к уровню 2021 г. Рост показателей рентабельности обусловлен тем, что темпы снижения себестоимости опережают темпы снижения выручки и прибыли. Одновременное снижение выручки и себестоимости на 25,46 % и 28,54 % соответственно свидетельствует о сокращении производственной детальности. Средняя заработная плата по предприятию растет (126,59 %), а производительность снижается (81,98 %), что говорит о перерасходе фонда заработной платы и неэффективном использовании трудовых ресурсов.

Анализ эффективности использования трудовых ресурсов показал, что на предприятии имеются временные потери, которые в 2023 г. составили 38 % от планового уровня. Снижение среднегодовой выработки произошло за счет снижения доли рабочих, снижением количества отработанных дней и уменьшением продолжительности рабочего дня. За счет потерь рабочего времени предприятие потеряло в выручке 23780,43 тыс. руб. Также на выявлен перерасход фонда заработной платы в сумме 334,9 тыс. руб.

Анализ использования основных средств показал, что, не смотря на положительную динамику роста величины основных средств эффективность их использования снижается. Помимо этого, характерным является снижение показателей технического состояния основных средств. Уровень износа активной части

оборудования составил более 70 %, что отрицательно характеризует состояние материально–технической базы предприятия. Показатели фондоотдачи, фондорентабельности снижаются в динамике. В результате чего товарооборот уменьшился на 56263 тыс. руб., а прибыль от продаж – на 6381 тыс. руб.

По итогам анализа производственно-хозяйственной деятельности ОАО «32 ремонтный завод средств обеспечения полетов» можно сделать вывод о том, что предприятию необходимо наращивать объемы выпуска и реализации продукции, повышать эффективность использования оборудования путем модернизации или замены устаревшего оборудования.

В рамках приоритетных проектов и программ развития РФ и субъектов РФ, в АО «32 РЗ СОП» реализуется Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г. (далее – Стратегия) определяет основные направления государственной политики по развитию автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г.

Реализация Стратегии будет осуществляться в 3 этапа: краткосрочный (2022-2025 гг.), среднесрочный (2026-2030 гг.) и долгосрочный (2031-2035 гг.).

Для достижения целевых показателей реализации Стратегии потребуется финансирование в следующем размере:

– до 300 млрд. рублей за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета - в целях реализации в 2023-2025 гг. комплексной программы по ускорению локализации критически важных автомобильных компонентов (в случае реализации целевого сценария развития Стратегии);

– до 26 млрд. рублей ежегодно за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета – в целях стимулирования спроса в 2023-2025 гг. на продукцию автомобильной промышленности.

Итак, Стратегия является основой для разработки государственных программ (подпрограмм) Российской Федерации, государственных программ (подпрограмм) субъектов Российской Федерации, а также нормативных правовых актов, содержащих мероприятия, направленные на развитие автомобильной промышленности и смежных отраслей.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 ПАО «Славянский СРЗ» // Руспрофиль. [сайт]. – URL: <https://www.rusprofile.ru/id/3744251> (дата обращения 10.06.2024).

2 Контрагент ПАО «Славянский СРЗ» // АудитИт. [сайт]. – URL: https://www.audit-it.ru/contragent/1022501193802_pao-slavyanskiy-srz (дата обращения 10.06.2024).

3 Конституция Российской Федерации от 25 декабря 1993 года, с изменениями от 1 июля 2020 года // Российская газета. – № 144. – 04.07.2020.

4 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 11.03.2024) // Собрание законодательства РФ. – 05.12.1994. – № 32. – Ст. 3301.

5 Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 22.04.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.05.2024) // Собрание законодательства РФ. – 07.08.2000. – № 32. – Ст. 3340.

6 Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 14.02.2024) // Собрание законодательства РФ. – 07.01.2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 3.

7 Об акционерных обществах: Федеральный закон от 26.12.1995 № 208-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // Собрание законодательства РФ. – 01.01.1996. – № 1. – Ст. 1.

8 О промышленной политике в Приморском крае (принят Законодательным Собранием Приморского края 27.01.2016): Закон Приморского края от 02.02.2016 № 761-КЗ (ред. от 29.06.2023) // Ведомости Законодательного Собрания Приморского края. – 04.02.2016. – 148. – С. 28-34.

9 Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г.: Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2022 № 4261-р // КонсультантПлюс. [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_436471/ (дата обращения 10.06.2024).

10 Артеменко В.Г. Экономический анализ деятельности предприятий машиностроения: учебник / В.Г. Артеменко. – Москва: Дело-Сервис, 2021. – 352 с.

11 Бариленко В.И. Комплексный анализ деятельности: учебник / В.И. Бариленко. – Москва: Юрайт, 2022. – 455 с.

12 Валеева Ю.С. Диагностика производственного потенциала промышленного предприятия / Ю.С. Валеева // Экономический анализ: теория и практика, 2023. – № 4. – С. 56.

13 Гиляровская Л.Т. Анализ отчетности производственного предприятия: учебное пособие / Л.Т. Гиляровская. – Санкт-Петербург: Питер, 2021. – 349 с.

14 Ершова С.А. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие / С.А. Ершова. – Санкт-Петербург: СПбГАСУ, 2023. – 455 с.

15 Иващенко В.И. Экономический анализ деятельности предприятия: учебник / В.И. Иващенко. – Москва: Проспект, 2022. – 349 с.

16 Казакова Н.А. Управленческий анализ и диагностика предпринимательской деятельности: учеб. пособие / Н.А. Казакова. – Москва: ИНФРА-М, 2023. – 495 с.

17 Лашманова Ю.Ю. Развитие методов оценки уровня использования производственного потенциала машиностроительного предприятия / Интеллект. Инновации. Инвестиции, 2021. – С. 24.

18 Разиньков П.И. Производственный потенциал предприятия. Формирование и использование: методические рекомендации / П.И. Разиньков. – Тверь: ТГТУ, 2022. – 234 с.

19 Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебник / Г.В. Савицкая. – 5-е изд., испр. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2016. – 356 с.

20 Тренев Н.Н. Экономический анализ: учебник / Н.Н. Тренев. – Москва: Экономика, 2023. – 496 с.

Приложение А

Таблица А.1 – Бухгалтерский баланс АО «32 РЗ СОП»

В тысячах рублей

Актив	Код	2023	2022	2021
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ	1110	0	0	0
Нематериальные активы				
Результаты исследований и разработок	1120	0	0	0
Нематериальные поисковые активы	1130	0	0	0
Материальные поисковые активы	1140	0	0	0
Основные средства	1150	32 484	32 654	33 098
Доходные вложения в материальные ценности	1160	0	0	0
Финансовые вложения	1170	1 624	1 712	1 712
Отложенные налоговые активы	1180	0	0	0
Прочие внеоборотные активы	1190	0	0	0
ИТОГО по разделу I	1100	34 108	34 366	34 810
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ	1210	22 686	30 488	18 585
Запасы				
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	0	0	0
Дебиторская задолженность	1230	1 929	1 411	24 081
задолженность учредителей по взносам в уставный капитал	1231	0	0	0
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	0	0	0
Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	50 752	55 851	10 569
Прочие оборотные активы	1260	0	0	0
ИТОГО по разделу II	1200	75 367	87 750	53 235
БАЛАНС	1600	109 475	122 116	88 045
Пассив				
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ	1310	43 744	43 744	43 744
Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)				
Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	0	0	0
Переоценка внеоборотных активов	1340	0	0	0
Добавочный капитал (без переоценки)	1350	0	0	0
Резервный капитал	1360	1 777	1 117	258
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	31 319	21 419	13 387
ИТОГО по разделу III	1300	76 840	66 280	57 389
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	1410	0	0	0
Заемные средства				
Отложенные налоговые обязательства	1420	1 434	2 324	1 216
Оценочные обязательства	1430	0	0	0
Прочие долгосрочные обязательства	1450	0	0	0
ИТОГО по разделу IV	1400	1 434	2 324	1 216
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	1510	6 000	0	16 264
Заемные средства				
Кредиторская задолженность	1520	25 201	53 512	13 176
Доходы будущих периодов	1530	0	0	0
доходы будущих периодов, возникшие в связи с безвозмездным получением имущества и государственной помощи ^[1]	1531	0	0	0
Оценочные обязательства	1540	0	0	0
Прочие краткосрочные обязательства	1550	0	0	0
ИТОГО по разделу V	1500	31 201	53 512	29 440
БАЛАНС	1700	109 475	122 116	88 045

Приложение Б

Таблица Б.1 – Отчет о финансовых результатах АО «32 РЗ СОП»

В тысячах рублей

Показатель	Код показателя	2023	2022	2021
Выручка	2110	141 420	89 518	197 683
Себестоимость продаж	2120	124 908	74 840	174 790
Валовая прибыль (убыток)	2100	16 512	14 678	22 893
Коммерческие расходы	2210	0	0	0
Управленческие расходы	2220	0	0	0
Прибыль (убыток) от продаж	2200	16 512	14 678	22 893
Доходы от участия в других организациях	2310	63	0	19
Проценты к получению	2320	2 599	713	284
Проценты к уплате	2330	824	234	667
Прочие доходы	2340	755	2 560	159
Прочие расходы	2350	571	677	501
Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	18 534	17 040	22 187
Налог на прибыль	2410	-4 597	-2 300	-3 221
текущий налог на прибыль	2411	4 597	2 300	3 221
отложенный налог на прибыль	2412	0	0	0
Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	0	-1 108	-1 216
Изменение отложенных налоговых активов	2450	890	0	0
Прочее	2460	-971	-445	-565
Чистая прибыль (убыток)	2400	13 856	13 187	17 185

Приложение В

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2035 ГОДА

Показатель	Единица измерения	2022 год <*>	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год	
1. Целевой сценарий развития отрасли автомобилестроения																
1. Основные показатели развития автомобильной промышленности																
1.	Совокупный объем продаж автомобилей и автобусов на российском рынке	тыс. штук	1089	1168	1285	1577	1765	1782	1800	1817	1837	1856	1873	1892	1911	1931
2.	Импорт бывших в употреблении автомобилей	тыс. штук	300	200	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
3.	Совокупный объем производства автомобилей и автобусов	тыс. штук	457	626	839	1092	1298	1391	1489	1591	1699	1739	1783	1826	1873	1921
4.	Совокупный объем производства электрических автомобилей и автобусов	тыс. штук	2,5	7,4	17,5	44	71	94	115	162,4	217	242	306	372	438	506
5.	Доля автомобилей и автобусов, произведенных на территории Российской Федерации, в совокупном объеме продаж	%	40,5	51,8	63,2	67,1	70,1	73,1	76,2	79,3	82,4	82,5	82,5	82,6	82,7	82,7
6.	Прирост объема экспортных поставок автомобилей по сравнению с предыдущим годом	%	-85	34	32	29	75	42	33	28	24	14	13	12	11	10
7.	Торговый баланс автомобильной отрасли (включая импорт (экспорт) новых и бывших в употреблении автомобилей и компонентов для производства)	млрд. рублей	-1672	-	-	-	-	-	-915	-723	-514	-411	-299	-178	-48	92
8.	Индекс физического объема валовой добавленной стоимости производства автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов (% от уровня предыдущего года)	%	52	142	140	137	117	107	107	106	106	103	103	103	103	103
9.	Прирост реальной заработной платы (% от уровня предыдущего года)	%	-5,6	5,5	4,7	3,7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
10.	Прирост численности занятых по сравнению с предыдущим годом	тыс. человек	-5,2	1,7	2,3	2,5	2,8	3,2	3,8	5,1	6,9	7,4	7,7	7,9	8,2	8,5
11.	Прирост производительности труда в автомобильной отрасли (% от уровня предыдущего года)	%	-48	36	34	32,3	16	6	6	4,6	4	3	2	2	1	1
12.	Индекс физического объема инвестиций в основной капитал автомобильной отрасли (% от уровня предыдущего года)	%	60	264	142	130	106	107	105	103	106	103	103	103	103	103
2. Легковые автомобили																
13.	Объем продаж легковых автомобилей	тыс. штук	900	960	1057	1330	1500	1515	1530	1545	1561	1577	1592	1608	1624	1641
14.	Объем производства легковых автомобилей	тыс. штук	322	470	660	889	1068	1147	1229	1315	1405	1435	1466	1497	1530	1563
15.	Доля легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж	%	35	47	61	65	68	71	75	78	81	81	81	81	81	81
16.	Средневзвешенный уровень локализации легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	%	43	50	55	60	65	65	65	70	70	70	70	70	70	70
3. Легкие коммерческие автомобили																
17.	Объем продаж легких коммерческих автомобилей	тыс. штук	90	101	113	124	135	136	138	139	140	142	143	145	146	148
18.	Объем производства легких коммерческих автомобилей	тыс. штук	56	69	84	99	116	125	135	146	157	162	168	174	180	187
19.	Доля легких коммерческих автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж легких коммерческих автомобилей	%	60	66	71	77	81	84	88	91	95	95	95	95	95	95
20.	Средневзвешенный уровень локализации легких коммерческих автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	%	37	40	45	50	55	60	65	70	70	75	75	75	75	80
4. Грузовые автомобили																
21.	Объем продаж грузовых автомобилей	тыс. штук	85	93	100	108	115	116	117	118	120	121	122	123	125	126
22.	Объем производства грузовых автомобилей	тыс. штук	65	73	81	90	99	104	109	114	120	125	131	137	144	151
23.	Доля грузовых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж грузовых автомобилей	%	73	75	78	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90

24.	Средневзвешенный уровень локализации грузовых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	%	34	45	50	55	60	65	70	70	75	75	75	80	80	80
5. Автобусы																
25.	Объем продаж автобусов	тыс. штук	14	14	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16	16
26.	Объем производства автобусов	тыс. штук	14	14	14	14	15	15	16	16	17	17	18	18	19	20
27.	Доля автобусов, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж автобусов	%	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
28.	Средневзвешенный уровень локализации автобусов, произведенных на территории Российской Федерации	%	32	40	45	50	55	60	60	65	65	65	65	70	70	
6. Производство компонентов																
29.	Объем отгрузки компонентов	млрд. рублей	430	690	1057	1551	1812	1932	2058	2191	2330	2396	2466	2539	2615	2694
30.	Объем инвестиций в производство компонентов	млрд. рублей	25	78	104	125	128	136	142	145	154	159	163	168	173	178
31.	Соотношение объема инвестиций в производство компонентов и объема отгрузки автомобилей	%	2,2	5,4	5,7	5,5	4,8	4,8	4,7	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
32.	Объем инвестиций в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах по компонентам	млрд. рублей	10	14	27	46	53	57	61	64	68	70	72	75	77	79
33.	Соотношение объема инвестиций в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах по компонентам и объема отгрузки автомобилей	%	0,9	1	1,5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
II. Базовый сценарий развития отрасли автомобилестроения																
1. Основные показатели развития автомобильной промышленности в целом																
1.	Совокупный объем продаж автомобилей и автобусов на российском рынке	тыс. штук	1089	1168	1285	1577	1765	1782	1800	1817	1837	1856	1873	1892	1911	1931
2.	Импорт бывших в употреблении автомобилей	тыс. штук	300	300	300	275	250	225	200	175	150	150	150	150	150	150
3.	Совокупный объем производства автомобилей и автобусов	тыс. штук	457	587	739	909	1033	1060	1087	1116	1146	1176	1207	1240	1272	1305
4.	Совокупный объем производства электрических автомобилей и автобусов	тыс. штук	2,5	6	15	26	57	86	116	147	178	199	221	244	266	290
5.	Доля автомобилей и автобусов, произведенных на территории Российской Федерации, в совокупном объеме продаж	%	40,5	48,5	55,6	55,8	56,1	56,6	57	57,5	58	58,4	58,9	59,3	59,8	60,2
6.	Прирост объема экспортных поставок автомобилей по сравнению с предыдущим годом	%	-85	26	24	21	40	22	19	17	14	13	12	12	11	10
7.	Торговый баланс автомобильной отрасли (включая импорт (экспорт) новых и бывших в употреблении автомобилей и компонентов для производства)	млрд. рублей	-1672	-1956	-1809	-2152	-2329	-2280	-2228	-2172	-2112	-2048	-1980	-1907	-1830	1748
8.	Индекс физического объема валовой добавленной стоимости производства автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов (% от уровня предыдущего года)	%	52	122	121	120	114	104	104	104	104	104	104	104	104	104
9.	Прирост реальной заработной платы (% от уровня предыдущего года)	%	-5,6	5,5	4,7	3,7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
10.	Прирост численности занятых по сравнению с предыдущим годом	тыс. человек	-5,2	1,3	1,3	1,3	1,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11.	Прирост производительности труда в автомобильной отрасли (% от уровня предыдущего года)	%	-48	21	20	19	13	4	4	4	3,8	2,7	1,9	1,8	0,9	0,8
12.	Индекс физического объема инвестиций в основной капитал автомобильной отрасли (% от уровня предыдущего года)	%	60	121	120	118	112	103	103	103	103	103	103	103	103	103
2. Легковые автомобили																
13.	Объем продаж легковых автомобилей	тыс. штук	900	960	1057	1330	1500	1515	1530	1545	1561	1577	1592	1608	1624	1641
14.	Объем производства легковых автомобилей	тыс. штук	322	438	577	732	839	861	883	906	930	954	979	1004	1030	1057
15.	Доля легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж	%	35	44	53	53	54	54	55	55	56	56	57	57	58	58
16.	Средневзвешенный уровень локализации легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	%	43	50	50	50	55	55	55	60	60	60	60	60	60	60
3. Легкие коммерческие автомобили																
17.	Объем продаж легких коммерческих автомобилей	тыс. штук	90	101	113	124	135	136	138	139	140	142	143	145	146	148

Приложение Г

ПРОГНОЗНАЯ СТРУКТУРА РЫНКА АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Тип силовой установки	2025 год	2030 год	2035 год
I. Легковые автомобили			
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом и (или) дизельном топливе	99 %	86 - 93 %	70 - 80 %
Электрический двигатель, включая гибриды и топливные элементы	менее 1 %	5 - 12 %	15 - 25 %
Двигатель внутреннего сгорания на метане	менее 1 %	менее 2 %	менее 5 %
II. Легкие коммерческие автомобили			
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом и дизельном топливе	97 - 99 %	84 - 91 процент	67 - 72 %
Электрический двигатель, включая гибриды и топливные элементы	менее 1 %	4 - 11 %	13 - 18 %
Двигатель внутреннего сгорания на метане	1 - 3 %	5 %	15 %
III. Грузовые автомобили			
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом и дизельном топливе	95 %	85 %	65 %
Электрический двигатель, включая гибриды и топливные элементы	0 %	5 %	15 %
Двигатель внутреннего сгорания на метане	5 %	10 %	20 %
IV. Автобусы			
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом и дизельном топливе	57 %	50 %	45 %
Электрический двигатель, включая гибриды и топливные элементы	менее 3 %	10 %	20 %
Двигатель внутреннего сгорания на метане	40 %	40 %	35 %