

ЗАКОНОМЕРНОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ В РАЗРЕЗЕ ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ ЗА 2012–2016 гг.***Владислав Владимирович СПИЦЫН**

кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента, Томский политехнический университет;
доцент кафедры экономики, Томский государственный университет систем управления и радиоэлектроники,
Томск, Российская Федерация
spitsin_vv@mail.ru

История статьи:

Получена 20.10.2017
Получена в доработанном виде 31.10.2017
Одобрена 10.11.2017
Доступна онлайн 22.12.2017

УДК 338.45:629.113.002:334.012.44

JEL: F23, G30, L62, O14

Аннотация

Предмет. Автомобильная промышленность является значимой отраслью экономики России и переживает непростой период. Рост в 2011–2012 гг., иностранные инвестиции и экспансия предприятий в иностранной и совместной собственности сменились кризисом, что не могло не отразиться на финансовых показателях предприятий.

Цели. Исследование закономерностей и тенденций развития предприятий автомобильной промышленности России в российской, иностранной и совместной собственности за 2012–2016 гг. Выявление различий в динамике и устойчивости финансовых показателей предприятий в разрезе форм собственности и в зависимости от размеров предприятий.

Методология. В процессе исследования применялась авторская методика оценки временных рядов финансовых показателей предприятий по направлениям: «статика – динамика – устойчивость». В рамках этой методики расчет динамики и устойчивости показателей проводился на основе построенных моделей линейного тренда.

Результаты. Предприятия всех форм собственности испытывают проблемы с наращиванием выручки, однако несмотря на это обеспечивают положительные темпы прироста активов. У значительной части предприятий всех форм собственности отмечается отрицательный тренд изменения прибыли. Несмотря на кризисный период большинство предприятий в российской собственности обеспечили получение чистой прибыли, прирост нераспределенной прибыли и собственного капитала. Напротив, у большинства крупных предприятий в иностранной собственности выявлен ряд проблем: падение выручки, формирование непокрытых убытков и уменьшение собственного капитала. Анализ показал неустойчивость показателей прибыли, особенно у предприятий в иностранной собственности.

Выводы. Предприятия в российской собственности имеют некоторые преимущества в рассматриваемый период, однако они уступают по размерам предприятиям в иностранной и совместной собственности. Отрицательная динамика важнейших показателей у крупных предприятий в иностранной собственности, а также крупные убытки, полученные предприятиями в иностранной и совместной собственности, могут отрицательно повлиять на платежеспособность и финансовую устойчивость этих предприятий.

Ключевые слова:

автомобильная промышленность, иностранные инвестиции, динамика показателей, тенденции развития, методика оценки

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2017

Для цитирования: Спицын В.В. Закономерности и тенденции развития предприятий автомобильной промышленности России в разрезе форм собственности за 2012–2016 гг. // *Экономический анализ: теория и практика*. – 2017. – Т. 16, № 12. – С. 2316 – 2331.

<https://doi.org/10.24891/ea.16.12.2316>

Введение

Исследование закономерностей и тенденций развития автомобильной промышленности России в разрезе форм собственности представляется актуальным в современных условиях. С одной стороны, автомобильная промышленность России после периода роста в 2011–2012 гг.

столкнулась с серьезными вызовами в 2014–2015 гг., связанными с падением платежеспособного спроса населения. С другой стороны, именно в автомобильной промышленности велика доля предприятий в иностранной собственности (ИС или FO) и совместной собственности (СС или JO)¹.

¹ Группировка предприятий по формам собственности проведена автором по данным о собственниках, предоставленным сетевым изданием «Информационный ресурс СПАРК». URL: <http://www.spark-interfax.ru/>

* Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 17-06-00584-а.

Так, в 2015 г. на долю предприятий в ИС и СС приходилось 60% отгруженной продукции автомобильной промышленности, а на долю предприятий в российской собственности (РС или РО) – только 40% отгруженной продукции².

Целью нашего исследования является анализ закономерностей и тенденций развития предприятий автомобильной промышленности России в разрезе форм собственности. Проанализирована динамика основных показателей бухгалтерской отчетности предприятий за 2012–2016 гг. На основе анализа выявлены закономерности и тенденции развития предприятий различных форм собственности. Результаты анализа могут быть в дальнейшем использованы в государственном регулировании и при прогнозировании развития этой отрасли экономики в условиях нестабильной внешней среды.

Обзор литературы

Автомобильная промышленность является одной из важнейших отраслей экономики любой страны. Она характеризуется достаточно высокой занятостью и наукоемкостью производства. Динамика автомобильной промышленности влияет на развитие связанных с ней отраслей, таких как металлургия, автомобильная электроника, нефтепереработка. В то же время технологическое отставание этой отрасли в России от развитых стран привело к тому, что в стратегических документах³ был закреплен вариант догоняющего развития, ориентированный на импорт современных зарубежных технологий путем создания в России предприятий в ИС и СС.

Россия привлекает иностранных производителей как крупный рынок сбыта продукции автомобильной промышленности.

Согласно исследованиям⁴ в 2011 г. Россия занимала третье место в Европе и седьмое место в мире по количеству продаваемых автомобилей.

Выбранный стратегический вариант догоняющего развития имеет свои особенности, которые на примере зарубежных стран описываются в работах таких ученых, как S. Anwar, S. Sun [1], P. Buckley, C. Wang, J. Clegg [2], W. Chen [3], Z. Chen, Y. Ge, H. Lai [4], B. Dachs, B. Peters [5], V. Fava, G. Luminata [6], D. Firat, S. Li [7], H. Godlewska-Majkowska, A. Komor [8]. В этих работах отмечается, что предприятия в ИС и СС имеют определенные преимущества перед отечественными предприятиями и создают проблемы для развития последних в стабильных экономических условиях.

Комплексный анализ развития автомобилестроительной отрасли в России, начиная с 1990-х гг., а также мер государственной политики в данной сфере сделан Ю. Барониной [9], Ю. Кургановым [10], А. Овчинниковой и М. Карповой [11], А. Пасько [12], В. Подхалужиной [13]. Отметим также работы С. Афанасьева, Д. Акимкиной, А. Ефремовой, Н. Волгиной и С. Возмиловой [14–17]. Согласно этим исследованиям после принятия в 2005 г. законодательства о промышленной сборке в России начинаются процессы интенсивного создания предприятий в ИС и СС. В 2007 г. создаются четыре завода (предприятия в ИС) по промышленной сборке. Затем крупнейшее предприятие России – «АвтоВАЗ» – переходит в совместную собственность. Новый этап интенсивного роста предприятий в ИС и СС приходится на 2011–2012 гг. По объемам продукции они становятся сопоставимыми с предприятиями в РС. В этот же период происходит ужесточение режима промышленной сборки автомобилей и начинается заключение соглашений о промышленной сборке автокомпонентов в России [10]. С 2013 г. фиксируется

² Расчеты автора на основе данных Федеральной службы государственной статистики и Единой межведомственной информационно-статистической системы.

³ Об утверждении Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.12.2011 № 2227-р.

⁴ Кулик И. Статистика продаж автомобилей в России – какие модели и марки приобретают наши соотечественники? URL: <http://kulikavto.ru/kuplya-prodazha/statistika-prodazh-avto-v-russii-po-godam-i-modelyam.html>

сокращение объемов продаж автомобилей, которое сохраняется в 2014 г. и усиливается в 2015 г. Особенности динамики отдельных финансовых показателей (оборотных средств) в разрезе отраслей российской экономики изучены в работе Д. Ермилиной [18].

Упомянутые теоретические и практические работы дают определенное представление о тенденциях развития промышленности России, однако они выполнены на базе агрегированной статистической информации без анализа финансовых показателей отдельных предприятий. Что же касается выводов зарубежных ученых, то они применимы к стабильным экономическим условиям и не учитывают особенностей современной ситуации в России.

В рамках настоящей работы исследуем динамику основных показателей бухгалтерской отчетности предприятий автомобильной промышленности России за 2012–2016 гг., чтобы выявить различия, закономерности и тенденции развития предприятий автопромышленности России различных форм собственности.

Методология исследования

Объектом исследования являются предприятия автопрома России различных форм собственности. По каждой форме собственности были сформированы следующие выборки предприятий для анализа:

- предприятия в российской собственности – 215 предприятий;
- предприятия в иностранной собственности – 62 предприятия;
- предприятия в совместной собственности – 28 предприятий.

Критерием включения предприятия в выборку был объем выручки: не менее 100 млн руб. за каждый год исследуемого периода (2012–2016 гг.). Источниками данных для анализа стала бухгалтерская отчетность предприятий за 2012–2016 гг.,

полученная из информационных систем FIRA PRO⁵ и СПАРК⁶.

В рамках исследования проанализирована динамика следующих важнейших показателей финансовой отчетности предприятий: выручка, активы, собственный капитал, прибыль. Расчеты произведены в программе Excel (Office 365).

Теоретические и практические аспекты анализа динамики показателей рассматриваются в работах Е. Красильниковой, Е. Третьяковой и М. Осиповой, И. Антоновой [19–21]. Методы исследования устойчивости показателей описаны П. Болдыревским, А. Игошевым и Л. Кистановой [22]. В настоящей работе временные тренды показателей каждого предприятия анализируются по направлениям «статика – динамика – устойчивость» согласно методологии, изложенной в работе [23].

Статика характеризуется средним значением показателя $Y_{ст}$ за период:

$$Y_{ст} = \frac{\sum Y_i}{n},$$

где Y_i – фактическое значение показателя за i -й год (2012–2016 гг.);

n – число анализируемых лет.

Динамика и устойчивость рассчитываются относительно линейного тренда показателя за период. Динамика характеризует рост показателя и соответствует коэффициенту при переменной в линейном тренде, нормированному на модуль среднего значения показателя за период:

$$\tilde{Y}_i = a + b \times X_i,$$

где \tilde{Y}_i – прогнозные значения показателя за i -й год;

a , b – параметры уравнения линейного тренда;

⁵ FIRA PRO. URL: <https://www.fira.ru/>

⁶ СПАРК. URL: <http://www.spark-interfax.ru/>

X_i – переменная, определяемая годами исследуемого периода; в случае, если годы X_i расположены симметрично относительно нуля (-2; -1; 0; 1; 2), параметр a будет равен $Y_{ст}$.

$$Рост = b / |Y_{ст}|.$$

Отметим, что динамика *Рост* может быть как положительной – рост показателя за исследуемый период согласно уравнению линейного тренда, так и отрицательной – снижение показателя.

Устойчивость *Откл* считается как среднегодовой модуль отклонений фактических значений показателя от предсказанных по линейному тренду, нормированных на модуль среднего значения показателя:

$$Откл = \frac{\sum |Y_i - \tilde{Y}_i|}{n |Y_{ст}|}.$$

Рассчитанное значение *Откл* всегда положительно. Чем оно меньше, тем меньше отклонения показателя от линейного тренда.

Предложенный подход с нормированием роста и отклонений на модуль среднего значения показателя позволяет проводить сравнения между разными по размерам предприятиями. Использование модуля среднего обусловлено тем, что у некоторых предприятий средние значения отдельных показателей оказываются отрицательными.

Анализ динамики выручки и активов

Динамика выручки предприятий в разрезе форм собственности представлена на *рис. 1*.

Отметим, что на всех рисунках в настоящей статье:

- рост *Рост* отражается по вертикальной оси, отклонения от линейного тренда *Откл* – по горизонтальной оси, статике соответствует площадь кружков;
- предприятия с отрицательными средними значениями показателя $Y_{ст}$ отражаются белыми (незакрашенными) кружками;

- при построении в каждом рисунке соблюдены пропорции кружков между предприятиями в российской, совместной и иностранной собственности, что позволяет сравнивать средние значения показателя $Y_{ст}$ между ними;

- между рисунками с разными номерами пропорции размеров кружков не соблюдаются.

Представленные на *рис. 1* данные позволяют сделать определенные выводы.

Предприятия в совместной и иностранной собственности значительно крупнее предприятий в российской собственности.

Выявлены следующие различия в динамике выручки:

- предприятия в иностранной собственности – рост в основном демонстрировали небольшие предприятия, а крупные показывали падение объемов выручки;
- предприятия в совместной собственности – крупные предприятия сохранили номинальный объем выручки без существенных изменений;
- предприятия в российской собственности – крупные предприятия демонстрируют небольшой рост – около 5% ежегодно.

Среднегодовые отклонения от линейного тренда у большинства предприятий всех форм собственности составили от 0 до 20% от средней выручки, хотя в каждой форме собственности есть отдельные предприятия с неустойчивой динамикой выручки.

Динамика активов предприятий различных форм собственности представлена на *рис. 2*.

В данном случае лидируют по средней величине активов предприятия в СС, немного отстают от них предприятия в ИС и сильно отстают – предприятия в РС. Очевидна общая тенденции для предприятий в ИС, СС и РС – рост активов (в номинальном выражении) у подавляющего большинства предприятий.

При этом рост демонстрируют как крупные, так и небольшие предприятия. Устойчивость у большинства предприятий каждой формы собственности колеблется в пределах от 0 до 20% от средней выручки.

Таким образом, несмотря на кризисный период и разнонаправленную динамику выручки, большинство предприятий всех форм собственности продолжило наращивать свои имущественные показатели.

Анализ динамики собственного капитала и нераспределенной прибыли

Динамика собственного капитала предприятий (раздел баланса «Капитал и резервы») по формам собственности представлена на *рис. 3*.

Согласно представленным данным:

- по средней величине собственного капитала лидируют предприятия в СС, существенно отстают от них предприятия в ИС и РС; среди предприятий ИС, СС и РС есть предприятия с отрицательной величиной собственного капитала;
- рост собственного капитала отмечается у большинства предприятий в РС, у предприятий в ИС и СС рост демонстрируют небольшие предприятия, а крупные предприятия характеризуются уменьшением собственного капитала;
- устойчивость показателя высокая у предприятий в РС и СС, и несколько ниже у предприятий в ИС.

Одним из важнейших факторов роста или снижения собственного капитала является нераспределенная прибыль. Ее динамика представлена на *рис. 4*.

В исследуемый период (2012–2016 гг.) многие предприятия имеют отрицательное среднее значение нераспределенной прибыли, то есть непокрытый убыток в балансе. Причем максимальный средний размер убытка (белые кружки) превосходит максимальный средний размер прибыли (темные кружки) в каждой форме

собственности. Лидером по среднему непокрытому убытку является ПАО «АвтоВАЗ» (СС), затем следуют ООО «Джи ЭМ АВТО» (ИС), ПАО «ГАЗ» (РС). Лидерами по нераспределенной прибыли являются ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус» (ИС), ПАО «ЗМЗ» (СС), ООО «УАЗ» (РС). Наибольшая доля предприятий со средним непокрытым убытком выявлена среди предприятий в иностранной собственности. Предприятия с нераспределенной прибылью преобладают среди предприятий в российской собственности.

Аналогичным образом можно оценить динамику этого показателя. Отрицательный рост отмечается у большинства предприятий в ИС, положительный рост – у большинства предприятий в РС. Более высокая устойчивость показателя характерна для предприятий в РС и СС (0–30%), за исключением отдельных предприятий. У предприятий в ИС колебания значений могут достигать 50% и выше.

Рассмотрим далее, что же послужило причиной снижения показателя нераспределенной прибыли и формирования непокрытого убытка у многих предприятий автомобильной промышленности России.

Анализ динамики прибыли по данным отчетов о прибылях и убытках

Средняя валовая прибыль большинства предприятий положительна, то есть выручка превышает себестоимость продукции, в том числе и в кризисный период. Лидером по средним значениям валовой прибыли является ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус» (ИС), значительно отстают от него ЗАО «РЕНО РОССИЯ» (СС) и ООО «Автомобильный завод «ГАЗ» (РС). Отрицательные значения валовой прибыли встречаются только у отдельных (единичных) предприятий, например, ООО «Джи ЭМ АВТО» (ИС). Отметим тенденцию снижения валовой прибыли у крупных предприятий ИС, а также у

большинства предприятий в СС. Предприятия в РС показывают разнонаправленную динамику. Снижение валовой прибыли привело к тому, что у многих предприятий ее оказалось недостаточно для покрытия управленческих и коммерческих расходов. В результате средняя прибыль от продаж оказалась отрицательной у большого количества предприятий (рис. 5).

Средняя прибыль от продаж существенно различается в зависимости от формы собственности предприятий.

У большинства предприятий в РС она положительна, лидер – ООО «Автозавод «ГАЗ», аутсайдер, имеющий максимальный убыток от продаж – АМО «ЗИЛ». У предприятий в ИС количество убыточных и прибыльных предприятий сопоставимо, аутсайдером (максимальный убыток) является ООО «Форд Соллерс Холдинг». Однако этот убыток от продаж частично компенсирует его дочерняя компания, которая характеризуется максимальным средним значением прибыли от продаж – ООО «ФС Елабуга». Среди предприятий в СС аутсайдером является ПАО «АвтоВАЗ», а лидером – ПАО «КАМАЗ». В целом суммарно предприятия в РС показывают положительную прибыль от продаж, а предприятия в ИС и СС – убыток от продаж.

Разнонаправленная динамика прибыли от продаж характерна для предприятий в РС и ИС. Большинство предприятий в СС показывает падение прибыли от продаж. Отметим также очень низкую устойчивость данного показателя. Среднегодовые отклонения от среднего у большинства предприятий в РС составляют 0–50%, а у предприятий в ИС – 0–100%.

Аналогичная динамика наблюдается по показателям прибыли до налогообложения и чистой прибыли.

Выводы

Сформулируем основные выводы по проведенному исследованию.

Разработана методика оценки временных рядов показателей предприятий по направлениям «статика – динамика – устойчивость». Проведена апробация методики на примере предприятий в РС, ИС и СС автомобильной промышленности России. Выявлено, что предприятия всех форм собственности испытывают проблемы с наращиванием выручки, однако несмотря на это обеспечивают положительные темпы прироста активов. При этом необходимо отметить существенные проблемы у большинства крупных предприятий в ИС (падение выручки).

Установлены проблемы с формированием финансовых результатов у предприятий всех форм собственности: отрицательный тренд изменения прибыли у значительной части предприятий всех форм собственности или отрицательный финансовый результат у значительной части предприятий в ИС и СС. Отметим также большие убытки отдельных предприятий в ИС и СС, которые формируют суммарный отрицательный результат в этих выборках. Напротив, большинство предприятий в российской собственности (более 80%) обеспечило получение средней чистой прибыли за исследуемый период и суммарно прибыль предприятий превышает убытки.

Отрицательный финансовый результат (средний чистый убыток) привел к отрицательному росту нераспределенной прибыли у большинства предприятий в ИС и СС. Более того, большинство предприятий в иностранной собственности характеризуются отрицательной средней нераспределенной прибылью за исследуемый период. Большинство предприятий в РС и ИС обеспечили прирост собственного капитала (капитал и резервы). Однако у большинства крупных предприятий в ИС выявлена тенденция уменьшения собственного капитала.

Выявлена высокая устойчивость показателей выручки и активов у предприятий всех форм собственности, и

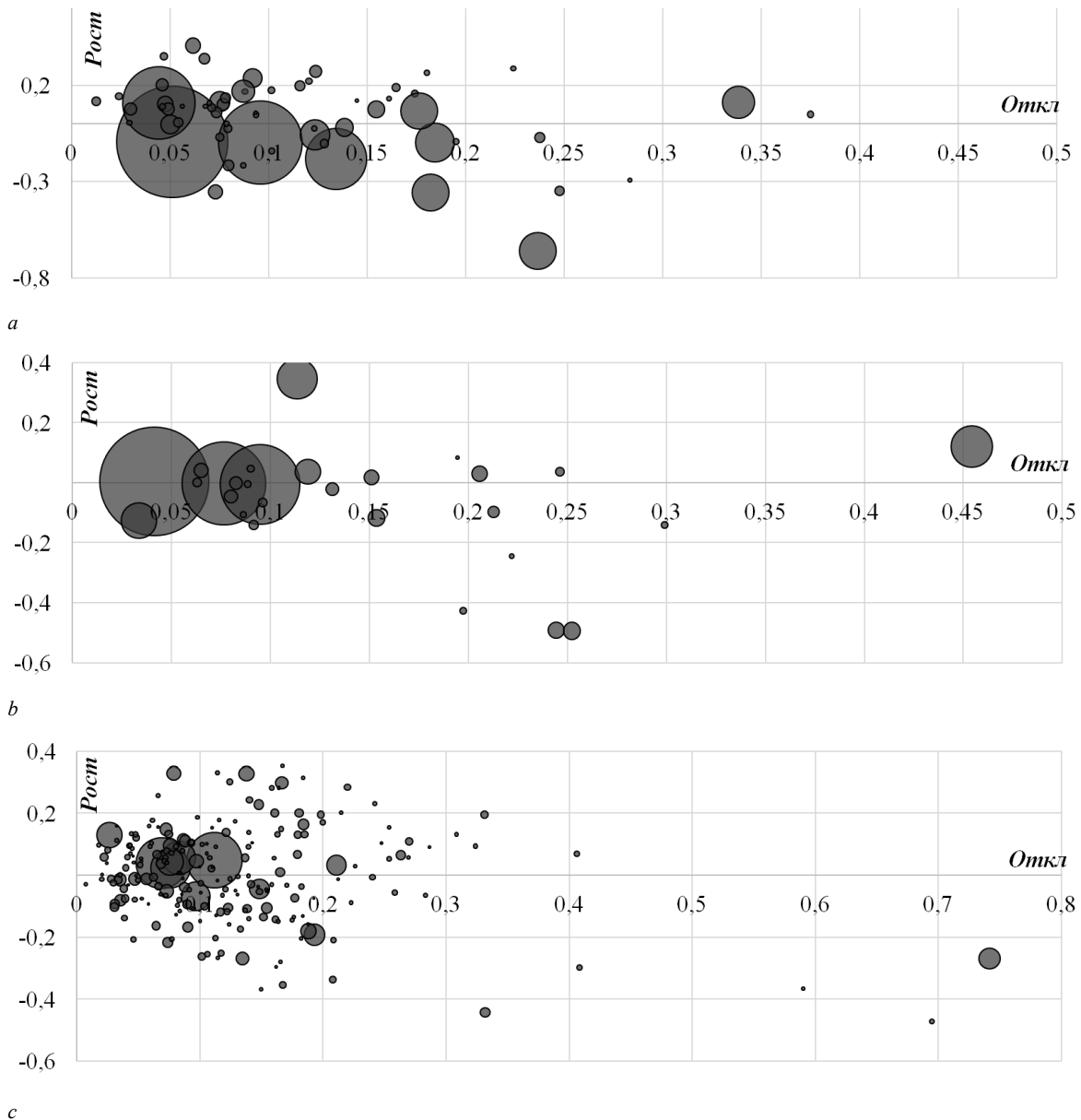
напротив, неустойчивость всех видов по размерам предприятиям в ИС и СС. прибыли, особенно у предприятий в ИС. Настораживают отрицательная динамика Полученные результаты необходимо важнейших показателей у крупных учитывать при регулировании развития предприятий в ИС, а также убытки предприятий автопрома в разрезе форм собственности. Предприятия в РС имеют повлиять на платежеспособность и некоторые преимущества, однако уступают финансовую устойчивость.

Рисунок 1

Динамика выручки за 2012–2016 гг. предприятий различных форм собственности: *a* – иностранной, *b* – совместной, *c* – российской

Figure 1

Changes in revenue of enterprises of different ownership forms for 2012–2016: *a* – foreign, *b* – joint, *c* – Russian



Источник: рассчитано автором по данным СПАРК, FIRA PRO

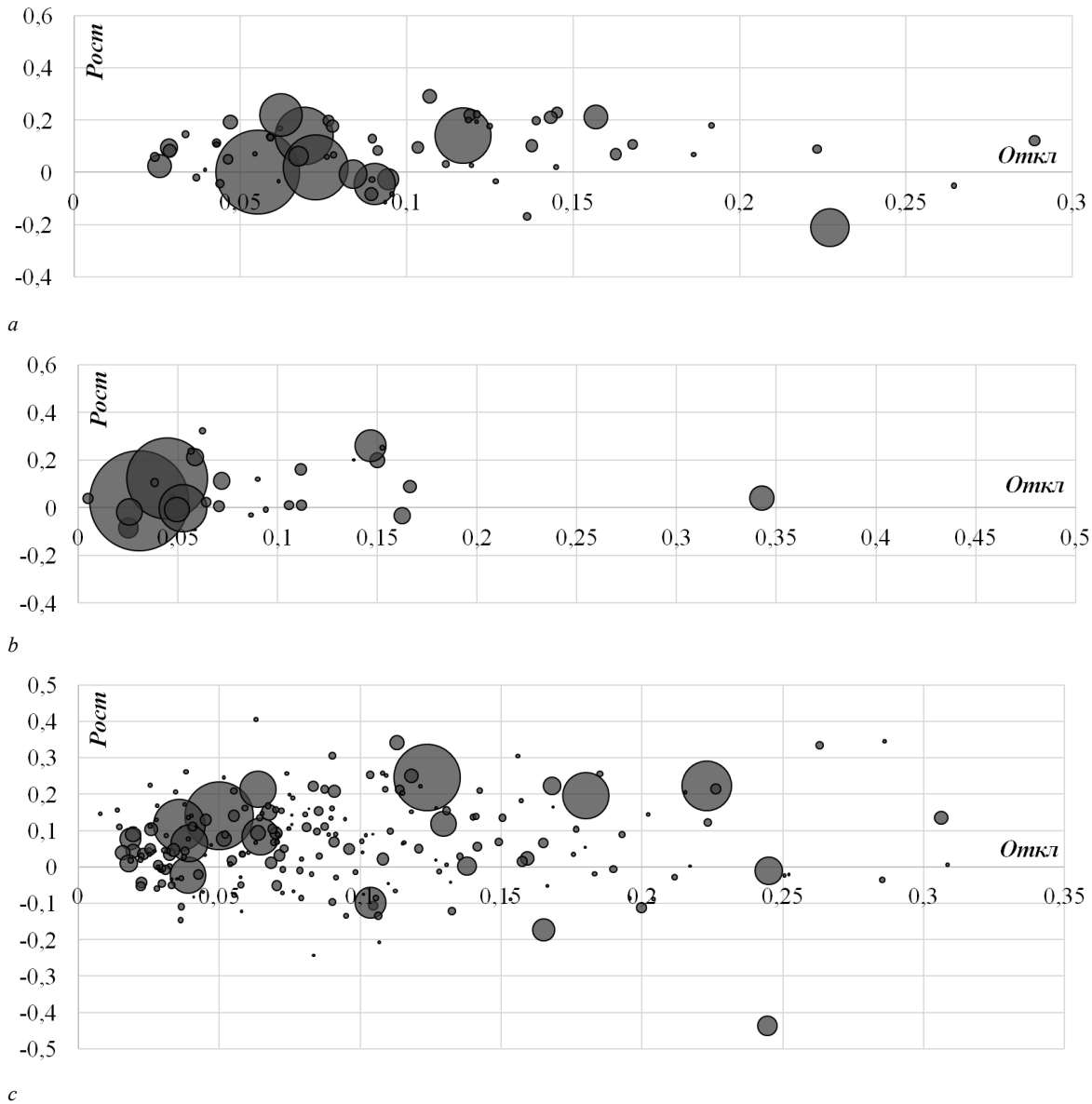
Source: Authoring, based on SPARK, FIRA PRO

Рисунок 2

Динамика активов за 2012–2016 гг. предприятий различных форм собственности: *a* – иностранной, *b* – совместной, *c* – российской

Figure 2

Changes in assets of enterprises of different ownership forms for 2012–2016: *a* – foreign, *b* – joint, *c* – Russian



Источник: рассчитано автором по данным СПАРК, FIRA PRO

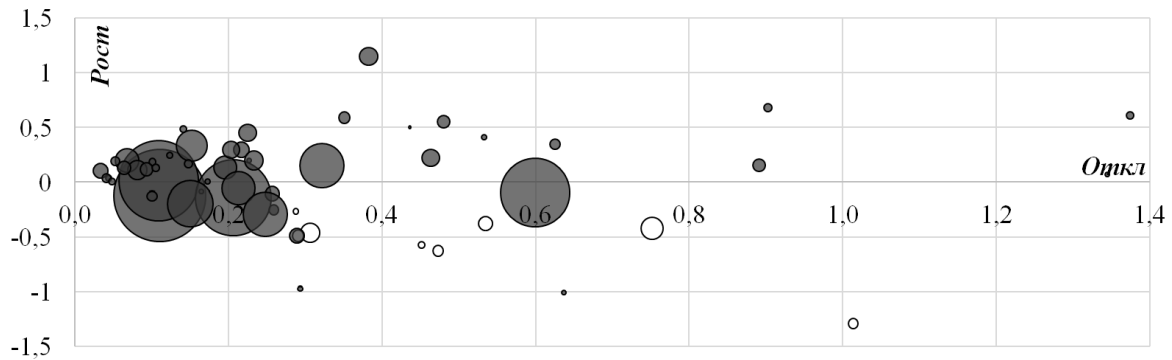
Source: Authoring, based on SPARK, FIRA PRO

Рисунок 3

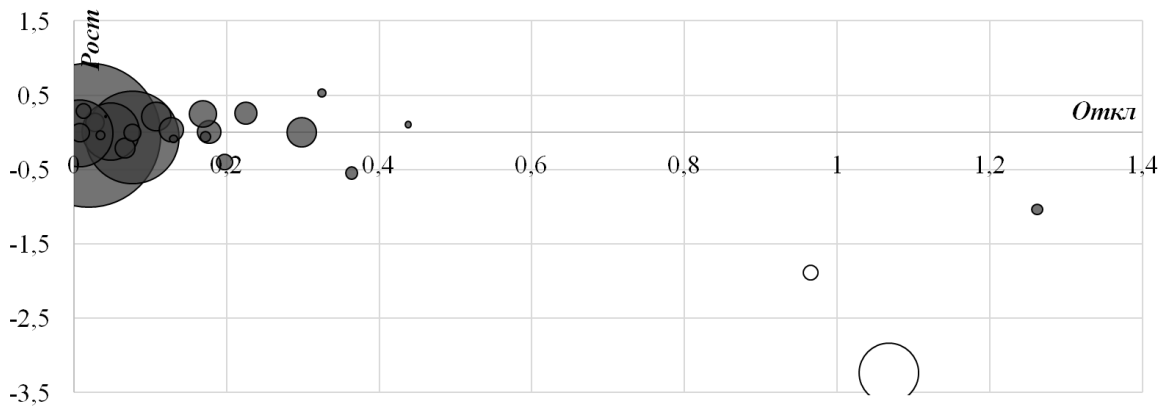
Динамика собственного капитала за 2012–2016 гг. предприятий различных форм собственности:
a – иностранной, *b* – совместной, *c* – российской

Figure 3

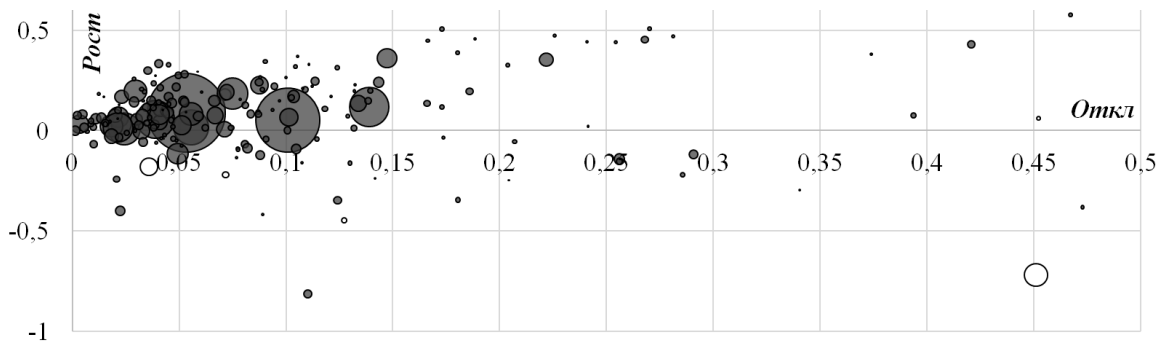
Changes in equity of enterprises of different ownership forms for 2012–2016: *a* – foreign, *b* – joint, *c* – Russian



a



b



c

Источник: рассчитано автором по данным СПАРК, FIRA PRO

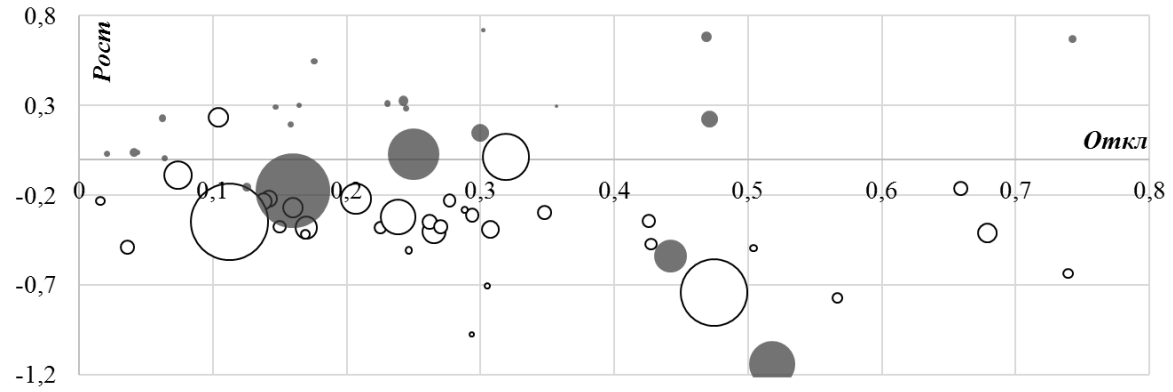
Source: Authoring, based on SPARK, FIRA PRO

Рисунок 4

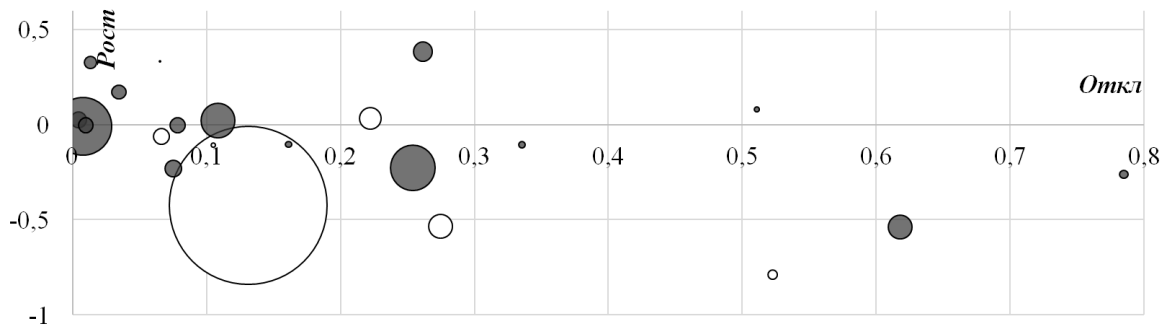
Динамика нераспределенной прибыли за 2012–2016 гг. предприятий различных форм собственности:
a – иностранной, *b* – совместной, *c* – российской

Figure 4

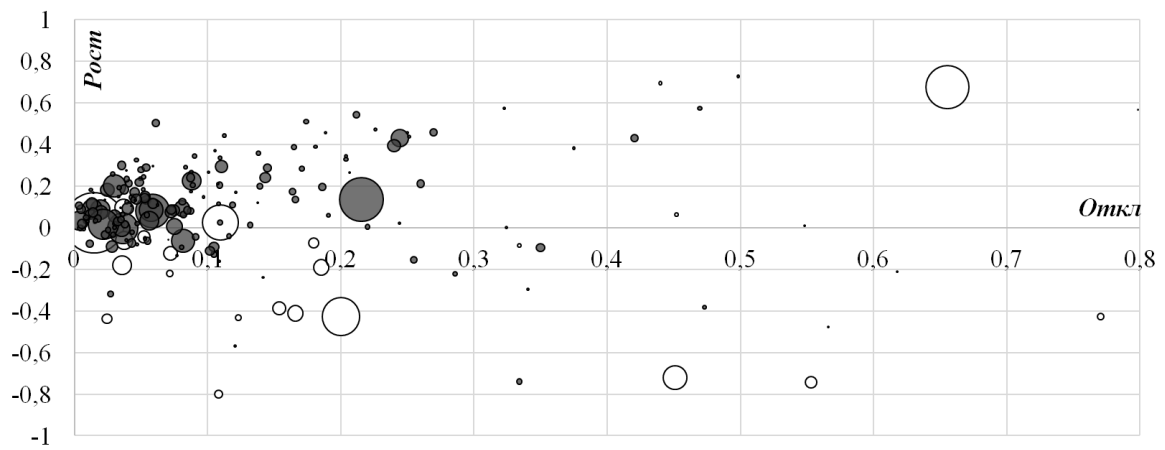
Changes in undistributed profit of enterprises of different ownership forms for 2012–2016: *a* – foreign, *b* – joint, *c* – Russian



a



b



c

Источник: рассчитано автором по данным СПАРК, FIRA PRO

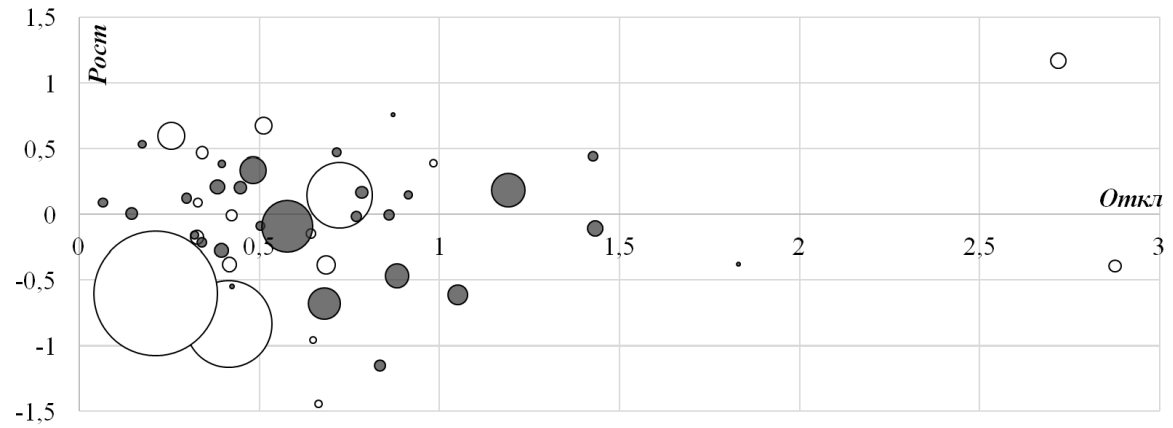
Source: Authoring, based on SPARK, FIRA PRO

Рисунок 5

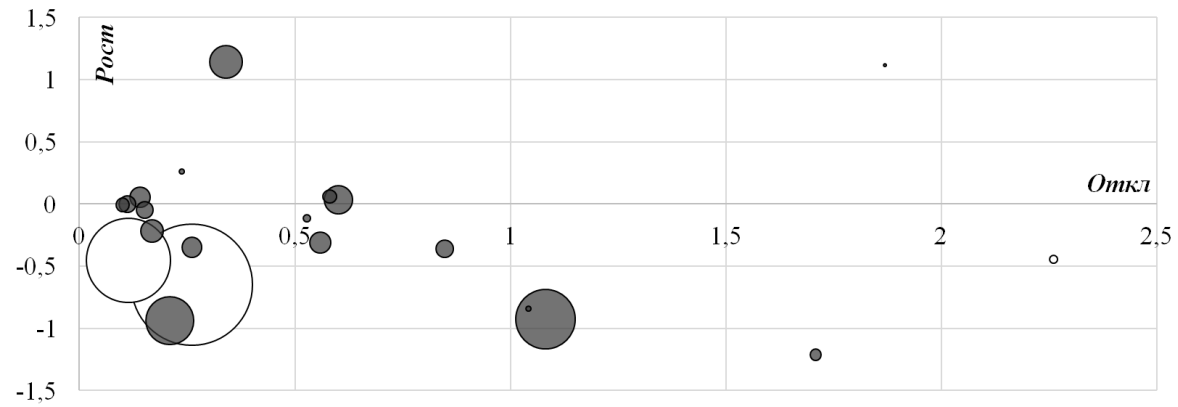
Динамика прибыли от продаж за 2012–2016 гг. предприятий различных форм собственности:
a – иностранной, *b* – совместной, *c* – российской

Figure 5

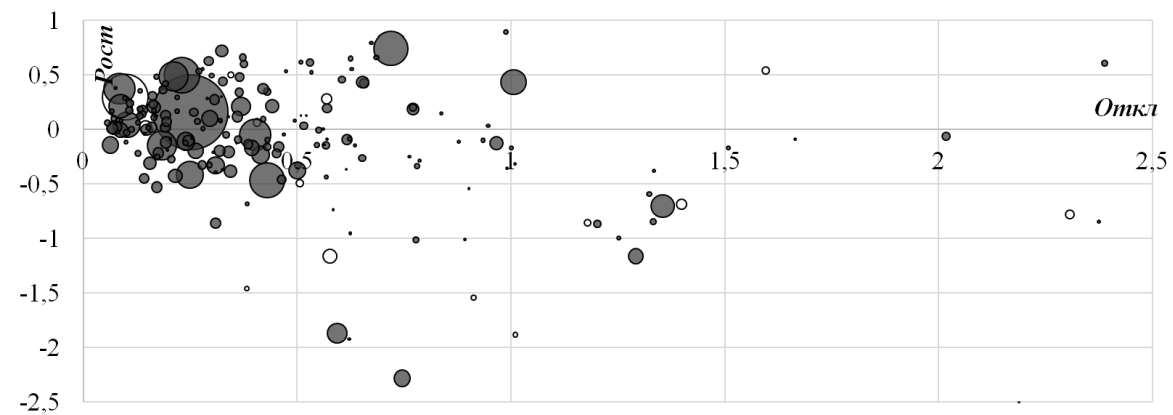
Changes in sales profit of enterprises of different ownership forms for 2012–2016: *a* – foreign, *b* – joint,
c – Russian



a



b



c

Источник: рассчитано автором по данным СПАРК, FIRA PRO

Source: Authoring, based on SPARK, FIRA PRO

Список литературы

1. Anwar S., Sun S. Can the Presence of Foreign Investment Affect the Capital Structure of Domestic Firms? *Journal of Corporate Finance*, 2015, vol. 30, pp. 32–43.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.jcorpfin.2014.11.003>
2. Buckley P., Wang C., Clegg J. The Impact of Foreign Ownership, Local Ownership and Industry Characteristics on Spillover Benefits from Foreign Direct Investment in China. *International Business Review*, 2007, vol. 16, iss. 2, pp. 142–158.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2006.12.006>
3. Chen W. The Effect of Investor Origin on Firm Performance: Domestic and Foreign Direct Investment in the United States. *Journal of International Economics*, 2011, vol. 83, iss. 2, pp. 219–228. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2010.11.005>
4. Chen Z., Ge Y., Lai H. Foreign Direct Investment and Wage Inequality: Evidence from China. *World Development*, 2011, vol. 39, iss. 8, pp. 1322–1332.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2010.12.006>
5. Dachs B., Peters B. Innovation, Employment Growth, and Foreign Ownership of Firms: A European Perspective. *Research Policy*, 2014, no. 43, iss. 1, pp. 214–232.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.respol.2013.08.001>
6. Fava V., Luminata G. East–West Cooperation in the Automotive Industry: Enterprises, Mobility, Production. *The Journal of Transport History*, 2017, no. 38(1), pp. 11–19.
7. Firat Demir, Li Su. Total Factor Productivity, Foreign Direct Investment, and Entry Barriers in the Chinese Automotive Industry. *Emerging Markets Finance and Trade*, 2016, vol. 52, iss. 2, pp. 302–321. URL: <https://doi.org/10.1080/1540496X.2015.1011519>
8. Godlewska-Majkowska H., Komor A. Regional Strategic Groups as a Tool of Enterprises Localization Analysis on Automotive Industry in the European Union. *Engineering Economics*, 2017, no. 28(1), pp. 35–46. URL: <https://doi.org/10.5755/j01.ee.28.1.7799>
9. Баронина Ю. Иностранные инвестиции в российское автомобилестроение // *Мировая экономика и международные отношения*. 2016. Т. 60. № 6. С. 61–69.
10. Курганов Ю.А. Современные тенденции и условия развития производственной кооперации в российской автомобильной промышленности // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2015. № 10. С. 96–103.
11. Овчинникова А.В., Карпова М.А. Применение теории отраслевых рынков к изучению современных тенденций развития автомобильной промышленности // *Вестник Удмуртского университета. Сер.: Экономика и право*. 2015. № 2-3. С. 55–62.
12. Пасько А.В. Конкурентоспособность российской автомобильной промышленности на фоне ключевых тенденций развития мирового автомобилестроения // *Новый взгляд: международный научный вестник*. 2014. № 4. С. 201–218.
13. Подхалюзина В.А. О мероприятиях по увеличению притока инвестиций в российскую автомобильную промышленность // *Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ)*. 2015. № 1. С. 63–68.
14. Афанасьев С.А. Становление автомобильной промышленности в развивающихся странах // *Российское предпринимательство*. 2014. № 10. С. 123–136.

15. *Акимкина Д.А.* Проблемы стратегии развития автомобильной промышленности и пути их решения // *Финансовая аналитика: проблемы и решения*. 2014. № 7. С. 44–54.
16. *Ефремова А.Д.* Тенденции развития автомобильной промышленности в России и за рубежом // *Современная наука: актуальные проблемы и пути их решения*. 2015. № 2. С. 49–53.
17. *Волгина Н.А., Возмилова С.С.* Особенности глобальных цепочек стоимости в автомобильной промышленности // *Вестник Российского университета дружбы народов*. Сер.: Экономика. 2015. № 2. С. 36–48.
18. *Ермилина Д.А.* Обратные средства российской экономики // *Финансовая аналитика: проблемы и решения*. 2017. Т. 10. Вып. 7. С. 755–766.
19. *Красильникова Е.В.* Устойчивый рост компании: связь концепций жизненного цикла и финансово-экономических факторов, моделирование вероятности // *Экономический анализ: теория и практика*. 2017. Т. 16. Вып. 8. С. 1400–1419.
20. *Третьякова Е.А., Осипова М.Ю.* Сочетание статического и динамического подходов в оценке устойчивого развития региональных социально-экономических систем // *Вестник Пермского университета*. Сер.: Экономика. 2016. № 2. С. 79–92.
21. *Антонова И.С.* Динамический подход к оценке процесса диверсификации экономики моногорода // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*. 2017. Т. 13. Вып. 3. С. 431–441.
22. *Болдыревский П.Б., Игошев А.К., Кистанова Л.А.* Кластерный анализ экономической устойчивости промышленных предприятий России // *Экономический анализ: теория и практика*. 2017. Т. 16. Вып. 10. С. 1959–1971.
23. *Спицын В.В.* Методологический подход к оценке эффективности развития сложных социально-экономических систем // *Экономика: вчера, сегодня, завтра*. 2017. Т. 7. № 4А. С. 25–32.

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

PATTERNS AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY ENTERPRISES BY TYPE OF OWNERSHIP IN 2012–2016

Vladislav V. SPITSYN

National Research Tomsk Polytechnic University, Tomsk, Russian Federation
spitsin_vv@mail.ru**Article history:**Received 20 October 2017
Received in revised form
31 October 2017
Accepted 10 November 2017
Available online
22 December 2017**JEL classification:** F23, G30,
L62, O14**Keywords:** automotive
industry, foreign investment,
trend data, development trend,
assessment methodology**Abstract****Importance** The Russian automotive industry is going through a difficult period. A crisis that replaced the growth in 2011–2012, foreign investment and expansion of foreign-owned and joint enterprises, could not but affect the financial performance of the latter ones.**Objectives** The study focuses on investigating the patterns and development trends in the automotive industry enterprises of Russia over 2012–2016 and identifying differences and sustainability of financials by form of ownership and size of enterprise.**Methods** The study draws on my own methodology for assessing the time series of financials from the perspective of statics, dynamics, and sustainability. Under this methodology, the dynamics and sustainability of indicators were calculated based on linear trend models.**Results** Enterprises of any form of ownership face problems with revenue growth, though demonstrate positive asset growth rates. Despite the crisis, most enterprises in local ownership earned net profit, increased retained earnings and equity. Large foreign-owned enterprises, in contrast, experienced problems like a drop in revenues, uncovered losses, and a decrease in equity. The analysis shows the profit performance instability, especially of foreign-owned enterprises.**Conclusions** Local ownership enterprises have some advantages during the period under investigation. Negative changes in important indicators and hefty losses of large foreign-owned enterprises and joint ventures can adversely impact their paying capacity and financial stability.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2017

Please cite this article as: Spitsyn V.V. Patterns and Trends in the Development of Russian Automotive Industry Enterprises by Type of Ownership in 2012–2016. *Economic Analysis: Theory and Practice*, 2017, vol. 16, iss. 12, pp. 2316–2331.
<https://doi.org/10.24891/ea.16.12.2316>**Acknowledgments**

The article was supported by the Russian Foundation for Basic Research under scientific project No. 17-06-00584(a).

References

1. Anwar S., Sun S. Can the Presence of Foreign Investment Affect the Capital Structure of Domestic Firms? *Journal of Corporate Finance*, 2015, vol. 30, pp. 32–43.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.jcorpfin.2014.11.003>
2. Buckley P., Wang C., Clegg J. The Impact of Foreign Ownership, Local Ownership and Industry Characteristics on Spillover Benefits from Foreign Direct Investment in China. *International Business Review*, 2007, vol. 16, iss. 2, pp. 142–158.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2006.12.006>
3. Chen W. The Effect of Investor Origin on Firm Performance: Domestic and Foreign Direct Investment in the United States. *Journal of International Economics*, 2011, vol. 83, iss. 2, pp. 219–228. URL: <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2010.11.005>
4. Chen Z., Ge Y., Lai H. Foreign Direct Investment and Wage Inequality: Evidence from China. *World Development*, 2011, vol. 39, iss. 8, pp. 1322–1332.
URL: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2010.12.006>

5. Dachs B., Peters B. Innovation, Employment Growth, and Foreign Ownership of Firms: A European Perspective. *Research Policy*, 2014, no. 43, iss. 1, pp. 214–232. URL: <https://doi.org/10.1016/j.respol.2013.08.001>
6. Fava V., Luminata G. East–West Cooperation in the Automotive Industry: Enterprises, Mobility, Production. *The Journal of Transport History*, 2017, no. 38(1), pp. 11–19.
7. Firat Demir, Li Su. Total Factor Productivity, Foreign Direct Investment, and Entry Barriers in the Chinese Automotive Industry. *Emerging Markets Finance and Trade*, 2016, vol. 52, iss. 2, pp. 302–321. URL: <https://doi.org/10.1080/1540496X.2015.1011519>
8. Godlewska-Majkowska H., Komor A. Regional Strategic Groups as a Tool of Enterprises Localization Analysis on Automotive Industry in the European Union. *Engineering Economics*, 2017, no. 28(1), pp. 35–46. URL: <https://doi.org/10.5755/j01.ee.28.1.7799>
9. Baronina Yu. [Foreign Investment into Russian Automotive Industry]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations*, 2016, vol. 60, no. 6, pp. 61–69. (In Russ.)
10. Kurganov Yu.A. [Current trends and conditions of production cooperation development in Russia's automotive industry]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian Foreign Economic Journal*, 2015, no. 10, pp. 96–103. (In Russ.)
11. Ovchinnikova A.V., Karpova M.A. [Application of the theory of industrial markets to study the current trend in the automobile industry development]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta. Ser.: Ekonomika i pravo = Bulletin of Udmurt University. Series Economics and Law*, 2015, no. 2-3, pp. 55–62. (In Russ.)
12. Pas'ko A.V. [Competitiveness of the Russian automotive industry against a backdrop of key trends in global automotive industry development]. *Novyi vzglyad: mezhdunarodnyi nauchnyi vestnik*, 2014, no. 4, pp. 201–218. (In Russ.)
13. Podkhalyuzina V.A. [On measures to increase the flow of investment into the Russian automotive industry]. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (MADI)*, 2015, no. 1, pp. 63–68. (In Russ.)
14. Afanas'ev S.A. [Automotive industry formation in developing countries]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo = Russian Journal of Entrepreneurship*, 2014, no. 10, pp. 123–136. (In Russ.)
15. Akimkina D.A. [Problems of the automotive industry development strategy and their solutions]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2014, no. 7, pp. 44–54. (In Russ.)
16. Efremova A.D. [Trends in the automotive industry in Russia and abroad]. *Sovremennaya nauka: aktual'nye problemy i puti ikh resheniya = Modern Science: Urgent Problems and Solutions*, 2015, no. 2, pp. 49–53. (In Russ.)
17. Volgina N.A., Vozmilova S.S. [Global value chains in the automotive industry: Modern trends]. *Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Ser.: Ekonomika = Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series Economics*, 2015, no. 2, pp. 36–48. (In Russ.)
18. Ermilina D.A. [Working capital of the Russian economy]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2017, vol. 10, iss. 7, pp. 755–766. (In Russ.)

19. Krasil'nikova E.V. [Company's sustainable growth: Relation between life cycle concepts and financial and economic factors, probability simulation]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2017, vol. 16, iss. 8, pp. 1400–1419. (In Russ.)
20. Tret'yakova E.A., Osipova M.Yu. [Combination of static and dynamic approaches to assessing sustainable development of regional socio-economic systems]. *Vestnik Permskogo universiteta. Ser.: Ekonomika = Perm University Herald. Economy*, 2016, no. 2, pp. 79–92. (In Russ.)
21. Antonova I.S. [A dynamic approach to evaluating the diversification of the single-industry town economy]. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost' = National Interests: Priorities and Security*, 2017, vol. 13, iss. 3, pp. 431–441. (In Russ.)
22. Boldyrevskii P.B., Igoshev A.K., Kistanova L.A. [A cluster analysis of Russian industrial enterprises' economic sustainability]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2017, vol. 16, iss. 10, pp. 1959–1971. (In Russ.)
23. Spitsyn V.V. [Methodological approach to assessing the effectiveness of complex socio-economic systems development]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*, 2017, vol. 7, no. 4A, pp. 25–32. (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.