

Обзор рынка новых легковых автомобилей

*Таболова Е.А., студент 3 курса
факультета международных отношений
Научный руководитель: Тотиева Жанна Дмитриевна,
доцент кафедры математического анализа,
кандидат физико-математических наук
ФГБОУ ВО «СОГУ имени Коста Левановича Хетагурова»
e-mail: liza.alihanovna@yandex.ru*

Состояние рынка новых легковых автомобилей является одним из самых ярких индикаторов как уровня экономического развития государства вообще, так и отдельно состояния его потребительского сегмента. Автомобиль представляет собой высокотехнологичный продукт, аккумулирующий новейшие достижения науки и техники, который при этом еще и стимулирует их дальнейшее развитие через целевые научно-технические исследования. В процессе изготовления автомобиля помимо предприятий, занятых его непосредственной сборкой, участвует большое число смежных отраслей. Затем, уже в процессе эксплуатации, на автомобиль работает целый ряд поддерживающих и обеспечивающих производств: производство бензина и масел, производство запчастей и комплектующих, ремонтные мастерские и центры технического обслуживания. Не следует забывать и сбытовой аспект: на конец 2014 года в России насчитывалось более четырех тыс. дилерских сетей, в которых, по различным оценкам, трудилось до полумиллиона человек [1]. Таким образом, автомобильная отрасль является одним из драйверов развития экономики страны, роль которого сложно переоценить.

В 2017 году Министерством промышленности РФ на всеобщее обсуждение был вынесен проект Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года (далее – Стратегия). Этот документ появился взамен утвержденной в 2010 году Стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2020 года, поскольку внешние по отношению к отрасли экономические условия изменились настолько, что прописанные в предыдущем документе целевые параметры стали принципиально недостижимы. Как и в предыдущей Стратегии, в новом варианте представлено видение государственным регулятором основных направлений развития российской автомобильной промышленности, а также стратегия будущих мер государственной поддержки отрасли. Ключевыми вопросами и задачами развития отрасли в новой Стратегии стали:

- рост общего объема производства автомобилей в России (в соответствии с новым документом, в 2025 году в стране должно быть выпущено 2,12 млн шт. легковых автомобилей);

- сокращение числа базовых платформ собираемых в России автомобилей, что должно снизить издержки производства (по идее Минпромторга, к 2025 году следует оставить 6–8 базовых платформ, в то время как сегодня их в России насчитывается, по различным оценкам, 30–35 вариантов);
- наращивание поставок на экспорт (в соответствии с новым документом, в 2025 году на экспорт должно пойти около 252 тыс. шт. легковых автомобилей).

Другим важным, затронутым новой Стратегией, аспектом стала декларация о том, что государство планирует сместить акцент с монетарных мер поддержки отрасли, которые носят скорее оперативный, компенсирующий текущее падение спроса характер, в сторону мер, рассчитанных на долгосрочное стимулирование развития конкурентоспособности отрасли.

Так или иначе, но в условиях, когда российский рынок продолжает сокращаться, меры государственной поддержки отрасли и стимулирования спроса на рынке легковых автомобилей являются определяющим фактором – как для состояния рынка, так и для отечественного автопрома. На всем протяжении нескольких последних лет мы могли наблюдать, что государство постоянно расширяло свою поддержку, ежегодно привлекая на эти цели все большие объемы бюджетных средств, по мере того как на рынке происходило дальнейшее ухудшение ситуации. Так, например, в 2016 году на поддержку российской автомобильной отрасли и рынка было запланировано выделение 50 млрд руб. бюджетных средств [2]. Основным направлением поддержки была названа программа обновления автопарка. На нее из заявленной суммы было направлено 22,5 млрд руб.

И тем не менее, если обратиться к итоговым результатам, которые показал российский рынок по итогам 2016 года, мы можем констатировать, что спрос на нем продолжил сокращаться.

По данным специализирующегося на исследованиях автомобильного рынка агентства Автостат, в 2016 году в России было реализовано 1,24 млн новых легковых автомобилей, что оказалось на 3,2% ниже показанного годом ранее результата. При этом, что было ожидаемым, опережающими темпами продолжил сокращаться импорт. В соответствии с данными ФТС РФ, в 2016 году в Россию было импортировано 267 тыс. легковых автомобилей. По сравнению с предыдущим годом импорт уменьшился на 24%.

Если же говорить об экспорте, то российский автопром не смог воспользоваться конкурентными преимуществами на внешних рынках, полученными им в результате произошедшей в 2015 году девальвации рубля. В 2016 году, несмотря на сохраняющийся низкий по отношению ведущим мировым валютам курс рубля, из России было экспортировано лишь 68 тыс. легковых автомобилей, что оказалось на 30% меньше результата 2015 года.

В целом же, если сопоставлять российский рынок легковых автомобилей с глобальным рынком и общемировыми тенденциями, то мы должны признать, что демонстрируемые им показатели выглядят откровенно

слабыми. Так, по данным Международной организации производителей автомобилей (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, OICA), в 2016 году в мире было реализовано около 69,5 млн шт. новых легковых автомобилей. По сравнению с 2015 годом прирост мирового рынка рассматриваемого вида продукции составил почти 5%. Таким образом, доля России на мировом рынке составляет в настоящее время лишь 1,8%. При этом она имеет тенденцию к дальнейшему сокращению. К тому же Россия не входит ни в число стран – основных экспортеров, ни в число стран – основных импортеров легковых автомобилей. Основным же драйвером роста глобального рынка уже несколько лет подряд выступает Китай. Помимо этой страны, ключевыми региональными рынками являются рынок стран ЕС, а также локальные рынки таких стран, как США и Япония.

Переходя к вопросу состояния отрасли производства легковых автомобилей в России, мы должны сразу отметить, что наблюдаемые в последние годы регулирующие усилия правительства сместили потребительский спрос на внутреннем рынке в сторону произведенной на территории России продукции, что является позитивным фактором для отечественного производства. Тем не менее, на всем протяжении 2013–2016 годов в отрасли происходило снижение объемов производства, что стало прямым следствием негативной рыночной конъюнктуры. По данным Росстата, в 2016 году в стране было произведено 1,12 млн легковых автомобилей, что соответствовало снижению на 7,5% к уровню предыдущего года.

Результат первых четырех месяцев 2017 года, напротив, демонстрирует рост выпуска легковых автомобилей. В этот период в России было произведено 423 тыс. легковых автомобилей, что почти на 23% выше результата аналогичного периода 2016 года. Однако ключевые негативные факторы, определявшие состояние российского рынка в последние годы, сохраняют свое влияние и сейчас. Правительство, как мы уже упоминали, использует широкий спектр мер поддержки в отношении отрасли и рынка. При этом рост производства на отечественных предприятиях связан, по нашей оценке, скорее с работой фактора «замещающего» спроса, когда потребитель переориентируется с иностранной на более дешевую российскую технику, чем с восстановлением самого рынка. В этих условиях нам сложно однозначно прогнозировать дальнейший рост производства. Тем более мы видим, что уровень инвестиционной активности в отрасли остается низким. Так, если в целом инвестиции в основной капитал по виду деятельности «Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов» в 2014 году составили 120,6 млрд руб., то по итогам 2016 года вложения в отрасль ограничились суммой в 93 млрд руб.

Рассматривая будущие перспективы российских отрасли производства и рынка легковых автомобилей, мы исходим из того предположения, что в среднесрочной перспективе слабость российской валюты не просто сохранится на существующем уровне, но даже усилится. В свою очередь, это является отражением более общего вывода о том, что на всем протяжении

2017–2024 годов экономика будет находиться на близком к стагнации уровне, а значит, и роста покупательных возможностей населения не произойдет. При этом, по нашему мнению, на российском рынке уже накоплен достаточный опыт реализации государственных мер по стимулированию спроса, позволяющий говорить о том, что основной их эффект состоит не в содействии росту продаж на рынке, а скорее в смещении спроса с импортной продукции на произведенную в России технику. К тому же стимулирующие покупку автомобиля меры без подъема общего уровня покупательной способности населения не могут, например, решить вопрос с возросшей в последние годы стоимостью владения автомобилем. Соответственно и переоценивать их влияние на концептуальное решение потребителя о покупке автомобиля мы считаем нецелесообразным.

Поддерживающим рынок новых автомобилей фактором будет скорее продолжающийся процесс устаревания российского автомобильного парка, неизбежно приводящий к выбытию из него техники по причине ее окончательного физического износа. По состоянию на начало 2017 года средний возраст находящегося в российском парке легкового автомобиля составлял 13 лет, что существенно выше, чем, например, аналогичный показатель в странах ЕС.

С учетом всех изложенных выше факторов мы прогнозируем дальнейший отрицательный тренд продаж, «смягчать» который будут поддерживающие рынок меры со стороны государства, а также то, что на рынке будет работать фактор необходимости замены приходящей в негодность техники на новую.

Если же говорить об объемах производства легковых автомобилей в России, то перспективы этого показателя работы отрасли мы считаем более позитивными. Во-первых, как мы уже отметили выше, будет идти процесс дальнейшей переориентации спроса на продукцию российского производства, с дальнейшим снижением в структуре продаж доли импорта. Во-вторых, государство планирует продолжать активно стимулировать экспортное направление сбыта продукции отечественного машиностроения. Кстати, поддержку экспорту должен будет оказать и сохраняющийся низкий паритет рубля по отношению к ведущим мировым валютам. Применительно к рассматриваемой нами сфере, это означает снижение издержек производства в России. При этом, если политика государства в форме создания дополнительных преференций для экспорта автомобилей будет продолжена, то мы вполне можем ожидать, что по крайней мере часть из открытых в России сборочных производств крупнейших иностранных производителей начнет адресно работать на внешние по отношению к России рынки. Таким образом, от показателя производства мы ожидаем положительной динамики, темп которой, однако, не будет высоким. По нашим оценкам, среднегодовой прирост объемов производства легковых автомобилей в России не будет превышать 2–3%.

Сводная таблица показателей, характеризующих развитие рынка легковых автомобилей в России

	2013	2014	2015	2016
Рынок новых легковых автомобилей в РФ, тыс. шт.	2608	2340	1284	1243
Прирост рынка новых легковых автомобилей в РФ , % к предыдущему году	-5,5	-10,3	-45,1	-3,2
Производство новых легковых автомобилей в РФ, тыс. шт..	1925	1695	1215	1125
Прирост производства новых легковых автомобилей в РФ , % к предыдущему году	-2,0	-11,9	-28,3	-7,5
Уровень зависимости от импорта:				
- доля импорта на рынке легковых автомобилей РФ	34,3	30,1	27,2	21,5
Уровень развития экспорта:				
- отношение экспорта легковых автомобилей из РФ, к продажам на внутреннем рынке,	5,3	5,5	7,6	5,5
Справочно:				
Наличный парк легковых автомобилей в РФ, млн шт. (на начало года)	38,8	41,4	43,4	44,3
Индексы цен производителей на легковые автомобили, декабрь в % к декабрю предыдущего года	103,4	110,6	113,4	110,7
Индекс потребительских цен на легковые автомобили, в годовом исчислении, %	103,1	103,3	114,65	106,8
Доля новых легковых автомобилей, проданных в кредит, %	48,0	40,5	40,5	44,0

Источники: Росстат (официальный сайт, ЕМИСС), Автостат, АСМ-холдинг, расчеты Института «Центр развития» НИУ ВШЭ

Список использованной литературы

1. *Автостат*, Ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД).
2. <https://rg.ru/2016/01/22/medvedev-site.html>
3. *Волкова А.М.* Рынок новых легковых автомобилей. М.: Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики, 2017.