



Национальный исследовательский университет  
Высшая школа экономики



Центр развития

# РЫНОК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

IV квартал  
2015

## РЕЗЮМЕ

<b>1. ОБЗОР ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ...</b>	<b>6</b>
1.1.    Общая ситуация в экономике и ее влияние на отраслевую динамику.....	6
1.2.    Текущее состояние отрасли и показатели ее развития.....	8
<b>2. ОБЗОР РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....</b>	<b>22</b>
2.1.    Тенденции на мировом рынке.....	22
2.2.    Обзор российского рынка легковых автомобилей.....	30
<b>3. НАПРАВЛЕНИЯ И РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В УСЛОВИЯХ СОКРАЩЕНИЯ СПРОСА НА РЫНКЕ АВТОМОБИЛЕЙ. ....</b>	<b>47</b>
<b>4. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА .....</b>	<b>51</b>

Автор: Бутов А. М.

## РЕЗЮМЕ

Состояние рынка легковых автомобилей является одним из самых ярких индикаторов как уровня экономического развития государства вообще, так и состояния его потребительского сегмента. Автомобиль представляет собой высокотехнологичный продукт, аккумулирующий новейшие достижения науки и техники и стимулирующий их 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 тысяч дилерских сетей, в которых, по различным оценкам, трудилось до полумиллиона человек. Таким образом, автомобильная отрасль является одним из драйверов развития экономики страны, роль которого сложно переоценить. Если же рассматривать отрасль в целом с позиций интересов государства, то здесь есть заинтересованность как с точки зрения влияния на динамику ВВП и наполнения бюджета страны, так и (учитывая большую численность трудоспособного населения, вовлеченного в рынок) с точки зрения влияния на занятость.

На сегодняшний день развитие российской отрасли производства легковых автомобилей осуществляется в соответствии с утвержденной в 2010 году «Стратегией развития автомобильной промышленности на период до 2020 года», сформулированной и утвержденной Правительством РФ. В соответствии с этим документом, основными задачами российского автопрома являются:

- увеличение доли добавленной стоимости, формируемой отраслью;
- рост доли внутреннего производства на рынке автомобилей;
- увеличение глубины локализации сборочных производств, созданных на территории России иностранными компаниями.

Реализация стратегии принесла свои плоды: в 2012 году в России было произведено почти 2 млн. новых легковых автомобилей (на 63% больше, чем в 2010 г.), а доля внутреннего производства в видимом потреблении увеличилась до 67%. Но уже в 2014 году из-за падения потребительского спроса, обусловленного девальвацией рубля и ухудшением экономической ситуации, производство легковых автомобилей сократилось к уровню 2012 года на 12% и составило 1,74 млн. штук. Спад производства продолжился и 2015 году: в первом полугодии было выпущено 0,68 млн. штук новых легковых автомобилей – на 26% меньше, чем в тот же период годом ранее. При этом доля внутреннего производства в видимом потреблении новых легковых автомобилей по итогам января-июня 2015 года достигла 84%, что объясняется опережающими (в два раза по сравнению с падением производства) темпами сокращения импорта.

По итогам 2014 года российские предприятия по выпуску легковых автомобилей были загружены на 59%. Для сравнения: на пике производства, достигнутом в 2012 году, уровень использования среднегодовой мощности составлял 80%.

В том числе в силу произошедшего спада производства отрасль в 2014 году балансировала на грани убыточности (рентабельность составила -0,2%). При этом положительного уровня

рентабельности не позволил достичь даже почти 11%-ный рост цен производителей (декабрь 2014 года к декабрю 2013 года). В первом полугодии 2015 года убыточность производства легковых автомобилей возросла до 3,6%, а убыток от продаж составил 16 млрд. руб., и это, несмотря на ускорение роста цен производителей (+17% в июне 2015 года к июню предыдущего года).

При всем при этом отрасль продолжает демонстрировать положительные темпы роста инвестиций. Так, в 2014 году в основной капитал по виду деятельности «производство легковых автомобилей» было инвестировано около 71 млрд. рублей, что на 26% выше показателя 2013 года. Тенденция увеличения направляемых в отрасль инвестиций сохранилась и в 2015 году: за первое полугодие в основной капитал отрасли было направлено более 30 млрд. руб. инвестиций, что на 18% больше, чем в январе-июне 2014 года.

Даже, несмотря на ухудшение производственных и финансовых показателей отрасли, российский рынок легковых автомобилей характеризуется значительным потенциалом роста, обусловленным низким (относительно показателей развитых стран) уровнем автомобилизации населения (менее 300 автомобилей на 1000 жителей) и высоким средним возрастом легкового автомобиля в парке страны (12,4 года).

Для рынков развитых стран характерны показатели более 400 автомобилей на 1000 жителей и средний возраст автомобиля в парке менее 10 лет. В целом же мировой рынок легковых автомобилей демонстрирует стабильный рост, наблюдаемый с 2010 года. По данным European Automobile Manufacturers' Association в 2014 году в мире было выпущено 72,3 млн. штук новых легковых автомобилей, что на 4,4% больше, чем в 2013 году. Основным драйвером роста рынка в последние годы эксперты называют Китай, где наблюдаются двузначные темпы прироста продаж новых легковых автомобилей. Экономика КНР в настоящее время демонстрирует явные признаки замедления, что не может не сказаться на внутреннем спросе на легковые автомобили. Тем не менее, прочие крупнейшие рынки, такие как рынок США и рынок стран ЕС, демонстрируют стабильный, пусть более медленными темпами, но растущий спрос. Таким образом, в ближайшие годы прогнозируется положительная динамика рынка со среднегодовым приростом в 1,5–3%.

Среди прочих, характерных для мирового рынка, тенденций следует назвать объединение усилий производителей в части унификации производства базовых узлов автомобилей и рост значимости (в том числе в себестоимости производства автомобилей) электроники и программного обеспечения.

На российском рынке легковых автомобилей уже третий год подряд наблюдается тенденция спада объема продаж. Повлиять на складывающийся тренд не в силах даже принятые Правительством меры по поддержке отрасли: программа утилизации, льготное кредитование и развитие автолизинга. По итогам 2014 года в стране было продано 2 млн. 340 тыс. новых легковых автомобилей. Результатом девяти месяцев 2015 года стала продажа 969,8 тыс. штук, что на 41% меньше, чем в аналогичный период 2014 года. Критическое влияние на динамику продаж оказала произошедшая во второй половине 2014 года девальвация рубля. Во-первых, ее результатом стало значительное падение объемов импорта новых автомобилей (за первое полугодие 2015 года импорт сократился на 53%). Во-вторых, российские производители автомобилей, использующие импортные комплектующие и имеющие открытые в валюте кредитные линии, столкнулись с неизбежным в этом случае ростом себестоимости и начали повышать цены на свою продукцию. В результате средняя потребительская цена нового

отечественного легкового автомобиля по итогам 9 месяцев 2015 года превысила 500 тыс. руб., увеличившись на 55% к уровню 2014 года.

Производство легковых автомобилей в России ориентировано прежде всего на внутреннего потребителя: текущая доля экспорта в производстве составляет лишь 7%. В то же время физический объем экспорта сократился в январе-июне 2015 года на 26% к аналогичному периоду прошлого года. При этом 85% всего объема экспортных из России легковых автомобилей поставляется в страны СНГ (прежде всего в Беларусь и Казахстан). Экономика этих стран в настоящее время испытывает также значительные трудности, а значит и возможности экспортного канала сбыта на сегодняшний день имеют серьезные ограничения.

Основным игроком российского рынка остается Волжский автомобильный завод (ВАЗ), с доминирующим на рынке брендом «Lada». Его доля в структуре производства легковых автомобилей составляет около 20%. Завод входит в альянс AVTOVAZ-RENAULT-NISSAN с совокупной долей на рынке более 30%. Также в ТОР-3 производителей входят корейский концерн HYUNDAI-KIA и VolksWagen group. Суммарная доля трех ведущих игроков приближается к двум третям суммарного объема российского рынка.

Говоря о состоянии внутреннего рынка, мы должны отметить, что в условиях заметного снижения общего уровня благосостояния населения, дополнительным фактором падения спроса послужил произошедший в начале 2015 года рост цен на автомобили. Таким образом, если данные о выпуске легковых автомобилей в России в первом полугодии 2015 года указывают на сокращение на 26%, а рынок в тот же период упал на 36%, то до конца года мы вправе ожидать дальнейшего снижения объемов производства.

Не стоит забывать и о рынке подержанных автомобилей. В условиях кризиса мы наблюдаем на нем избыток предложения. А это означает дополнительное «давление» на рынок новых машин: покупатель всегда имеет альтернативу в виде более дешевого варианта на вторичном рынке.

Начиная с 2014 года, на фоне общего падения продаж, стала сокращаться доля автомобилей, проданных в кредит. Так, если в 2013 году в кредит было реализовано 48% новых легковых автомобилей, то итогом 2014 года стала доля лишь в 40,5%, а за девять месяцев 2015 года – 32,6%. То есть даже с учетом программы льготного кредитования значимость кредита в качестве инструмента продаж продолжила снижаться.

На рынке прогнозируется дальнейшее сжатие спроса, связанное с падением реальных доходов россиян и их переходом на сберегающую модель поведения. Такой вывод подтверждается, в частности, результатами проведенного в начале 2015 года опроса ВЦИОМ, в соответствии с которыми 39% респондентов заявили о своей принципиальной неготовности приобретать автомобиль.

Восстановление устойчивого тренда роста рынка будет возможным лишь при условии возвращения к росту реальных доходов населения. Так как даже в случае снижения стоимости нового автомобиля и стимулирования покупки путем повышения налоговых ставок на владение возрастным либо недостаточно экологичным автомобилем эффект подобных мер будет ограниченным, поскольку потенциальный покупатель испытывает серьезные финансовые затруднения помимо покупки машины и издержек, связанных с владением ею.

Поскольку текущие оценки и прогнозы (в том числе Министерства экономического развития РФ) сходятся во мнении, что в ближайшие три года будет сохраняться низкий уровень цен на нефть, а рубль будет оставаться слабым, тот мы не можем ожидать существенного укрепления

покупательной способности населения. А значит, и объем продаж на рынке новых легковых автомобилей останется на низком уровне. Во всяком случае, даже при условии некоторого укрепления рубля и роста цен на нефть (в соответствии с «базовым» сценарием развития российской экономики на 2016–2018 годы) мы прогнозируем в 2016 году снижение объемов продаж на 9,4% к уровню 2015 года.

Тем не менее на рынке уже складывается ситуация наличия значительных объемов «отложенного спроса», которая, в сочетании с упомянутыми выше факторами необходимости замены парка и имеющихся резервов его роста, создает предпосылки для быстрого восстановления рыночных объемов при первых признаках оживления экономики.

# 1. ОБЗОР ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

## 1.1. Общая ситуация в экономике и ее влияние на отраслевую динамику

Состояние рынка легковых автомобилей является одним из самых ярких индикаторов, как уровня экономического развития государства вообще, так и, отдельно, состояния его потребительского сегмента.

В наиболее развитых экономически странах, наряду с рынком жилищной и коммерческой застройки, автопром признается одним из основных драйверов роста экономики страны в целом. С одной стороны, отрасль привлекает огромные инвестиции в целевые исследования и разработки, что дает значительный вклад в ее и так высокую капитализацию. А с другой стороны, автомобиль является продуктом «высокого передела», т.е. при его изготовлении «задействуется» большое число смежных отраслей и производств. Таким образом, если рассматривать автомобильную отрасль с позиций интересов государства, то здесь должна быть заинтересованность, как с точки зрения влияния на динамику ВВП, так и (учитывая большое число трудоспособного населения, вовлеченного в рынок) с точки зрения влияния на занятость.

При этом доля валовой добавленной стоимости (ВДС) непосредственно отрасли производства легковых автомобилей по итогам 2014 года составила 22,7% в суммарном объеме производства транспортных средств и оборудования в России.

Состояние рынка легковых автомобилей находится в тесной зависимости с уровнем покупательной способности населения. Влияние это проявляется как на количественных характеристиках рынка, так и на его качественной структуре. Здесь необходимо учитывать, что помимо затрат на приобретение автомобиля, потребитель несет значительные «издержки владения», связанные с необходимостью оплаты страхования, дорожного налога, покупки бензина, масел, антифриза и т.д. Озвученные издержки тем выше, чем выше класс приобретенного автомобиля. Поэтому для кризиса характерна ситуация, когда на вторичном рынке появляется большое количество автомобилей и происходит постепенное снижение средней цены предложения. Это, в свою очередь, оказывает дополнительное давление на рынок новых автотранспортных средств, ухудшая его показатели в еще большей степени.

Все сказанное выше в полной мере справедливо и для текущего состояния российской экономики и его влияния на рынок автомобилей в России вообще и отрасль легкового автомобилестроения в частности. В особенности, с учетом того факта, что российский автопром ориентирован (как это видно из Таблицы 1) прежде всего на внутреннего потребителя. Так, даже в относительно успешном для экспорта 2013 году, его доля не превышала 7,2% от суммарного объема производства легковых автомобилей в стране.

Последним годом, в котором сохранялся рост, как производства, так и видимого потребления (производство + импорт – экспорт) легковых автомобилей в РФ, стал 2012 год.

**Табл. 1. Динамика видимого потребления легковых автомобилей в РФ, млн. шт.**

	2011	2012	прирост (снижение) 2012/2011	2013	прирост (снижение) 2013/2012	2014	прирост (снижение) 2014/2013
произведено	1,74	1,97	+13%	1,92	-3%	1,74	-9%
импорт	1,09	1,08	-1%	0,89	-17%	0,70	-21%
экспорт	0,08	0,11	+33%	0,14	+23%	0,13	-7%
видимое потребление в РФ	2,75	2,94	+7%	2,67	-9%	2,31	-13%

Источник: Росстат

Из представленной выше таблицы видно, что отрицательная динамика на российском рынке легковых автомобилей в 2013 году уже проявилась в полной мере: объем видимого потребления сократился по итогам года на 9%, а производство снизилось на 3%. Пропорционально большее негативное влияние спада в экономике на объемы потребления по сравнению с производством было вызвано значительным снижением объемов импорта.

В следующем, 2014 году, на рынке произошло дальнейшее усиление негативных тенденций: ускорилось сокращение суммарного объема производства легковых автомобилей в стране (-9% к итогам 2013 года), опережающие темпы падения объемов импорта (-21% к итогам 2013 года). Более существенное сокращение импорта выглядит вполне логичным, поскольку было вызвано произошедшей в тот же период девальвацией рубля.

В целом же, если сопоставлять 2014 год с последним, условно «докризисным», 2012 годом, то объем видимого потребления легковых автомобилей в России сократился на 21%. Объем производства в тот же период снизился на 12%.

В 2015 году сложившиеся в предыдущий период тенденции не просто сохранились, но даже усилились: по итогам первого полугодия текущего года объем производства легковых автомобилей в России сократился на 26% по сравнению с аналогичным периодом годом ранее, а объем импорта упал на 53% при том же базисе сопоставления (Таблица 2).

**Табл. 2. Динамика видимого потребления легковых автомобилей в РФ в 2015 году, млн.шт.**

	1 пг 2014	1 пг 2015	прирост (снижение) 1пг2015/1пг2014
произведено	0,92	0,68	-26%
импорт	0,38	0,18	-53%
экспорт	0,07	0,05	-26%
видимое потребление в РФ	1,23	0,81	-34%

Источник: Росстат

Необходимо понимать, что негативное влияние кризиса прежде всего сказалось в сегменте продаж легковых автомобилей. И только после этого, с некоторой задержкой, и на сфере производства. Подобная ситуация выглядит вполне логичной, поскольку в то время, когда рынок уже начинает «чувствовать» сокращение спроса и пытается компенсировать эту тенденцию за счет более агрессивной рекламы и скидок, производитель какое-то время

продолжает выполнять производственную программу, наполняя склады у себя и у своих дистрибуторов.

Поэтому, связанные с сокращением спроса на российском рынке остановки производств массово стали производиться не в 2013 году, когда рынок фактически уже находился на спаде, а годом позднее. Так, в 2014 году, с 24 февраля по 28 марта производство было остановлено на заводе General Motors в Санкт-Петербурге. Причиной называлось сокращение продаж. Дважды (с 9-го по 15 апреля и с 21 апреля по 8 июня) останавливался завод Ford во Всеволожске. Перерывы объяснялись снижением спроса и падением курса рубля. С 17-го по 30 апреля 2014 года выпуск прекращал АвтоВАЗ. На этом же предприятии "днями простоя" были объявлены 8-е, 16-е, 23-е и 30 мая. Начиная с 21 апреля 2014 года на месяц приостанавливал работу конвейер компании GM-АвтоВАЗ. Затем, с 28 июля прошлого года в связи с "массовыми корпоративными отпусками" конвейеры остановили сразу три автозавода: АвтоВАЗ, GM-АвтоВАЗ (до 17 августа) и Volkswagen в Калуге (до 25 августа)<sup>1</sup>.

Периодические остановки отечественных автомобильных заводов продолжились и далее. А с 1 июля 2015 года на своем российском заводе в Санкт-Петербурге полностью остановил производство автоконцерн General Motors.

## 1.2. Текущее состояние отрасли и показатели ее развития

### 1.2.1. Базовые драйверы государственной политики в отношении отрасли производства легковых автомобилей

Описание текущей ситуации в отрасли следует начать как минимум с 2005 года, когда, опираясь на динамичный рост экономики и имея хорошие базовые предпосылки для расширения внутреннего спроса на автотехнику, российское Правительство приняло решение о развитии внутреннего производства автомобилей. Основная ставка при этом делалась на привлечение крупнейших мировых автоконцернов к открытию собственных сборочных производств в России.

В соответствии с выбранной стратегией развития автомобилестроения Правительством был принят целый ряд законодательных документов, которыми устанавливался режим промышленной сборки для автомобилей. Условия промышленной сборки содержали обязательства для автопроизводителей осуществлять определенные производственные операции на российских заводах: сварку кузова и его окраску, сборку двигателей, сборку задней и передней подвески и др. При этом для производителей устанавливалось целевое требование достижения уровня локализации в 30% в течение 7–8 лет. Таким образом, режим промышленной сборки изначально был задуман Правительством как комплексное решение для создания новых или модернизации существовавших мощностей и как альтернатива ввозу готовых иномарок.

Существующим предприятиям давалось 1,5 года для организации на них сварки, окраски и сборки кузова, а вновь создаваемым – 2,5 года. После этого, в течение 3,5 лет предприятия обязаны были сократить ввоз автокомпонентов на 30%, а резиденты особой экономической зоны – на 50%.

---

<sup>1</sup> <http://www.kommersant.ru/doc/2549854>

Одновременно, Постановлением Правительства РФ от 29.03.2005 N 166 "О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки", был введен льготный режим импорта в страну целого перечня комплектующих изделий для автопроизводства.

В результате, уже в 2005–2007 гг. на территории России были запущены производства «Renault», «Volkswagen» и «Toyota». В 2008 году в Ленинградской области было открыто автосборочное предприятие концерна «General Motors», а в 2009 году собственное производство в Санкт-Петербурге запустил «Nissan».

Помимо традиционно имевшего сильную производственную базу по выпуску автомобилей Приволжского региона, строительство новых автозаводов происходило в основном в Центральном и Северо-Западном федеральных округах. Что объясняется удобством логистики, близостью к потенциальным рынкам сбыта и наличием квалифицированной рабочей силы.

В результате, на сегодняшний день в России сформировались четыре территориальных автомобильных кластера, в которых преимущественным образом и сосредоточена вся автомобильная промышленность страны.

В первую очередь следует назвать Приволжский кластер – крупнейший и старейший в России, являющийся основной производственной площадкой АвтоВАЗа.

Следующими за ним по размеру идут Калужско-Московский и Санкт-Петербургско-Калининградский кластеры. Так, в Санкт-Петербурге расположены 4 завода по производству легковых автомобилей автоконцернов «Nissan», «General Motors», «Hyundai» и «Toyota». В Ленинградской области также расположен завод «Ford». В Калуге находится сборочное производство «Volkswagen». Последний, Дальневосточный автомобильный кластер, был сформирован на базе концерна Sollers.

В описанной территориальной локализации сегодня находится практически вся отрасль производства легковых автомобилей в России.

В 2008–2009 годах российская экономика оказалась в условиях жесткого кризиса, одним из аспектов которого стало значительное снижение реализации и производства легковых автомобилей, обусловленное падением потребительского спроса. В этих условиях Правительством принимается решение стимулировать сбыт производимых в России легковых автомобилей, попутно решив проблему наличия в автопарке страны большого количества устаревшей и изношенной техники.

Первой инициированной Правительством мерой по поддержанию отрасли производства легковых автомобилей, стало создание механизма льготного кредитования покупки автомобиля, собранного на российском предприятии. Правила льготного кредитования были утверждены Постановлением Правительства РФ от 19.03.2009 N 244 «Об утверждении правил предоставления в 2009 году за счет средств федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2009 году физическим лицам на приобретение легковых автомобилей». Размер финансирования программы был определен Постановлением в 2 млрд. рублей.

Далее, Приказом Минпромторга РФ от 27.02.2010 N 146 "Об утверждении перечня автомобилей, производимых на территории Российской Федерации, при приобретении которых физическими лицами в кредит в 2009–2010 годах, кредитным организациям возмещаются выпадающее доходы исходя из двух третьих ставки рефинансирования

Центрального банка Российской Федерации" был сформирован перечень автомобилей из 51-ой позиции, на который распространялось действие правил льготного кредитования.

Постановлением Правительства от 28 декабря 2010 года №1171 программа льготного кредитования покупки легковых автомобилей была продлена на 2011 год.

Согласно данным аналитического агентства «Автостат», в 2009 году по программе льготного кредитования было приобретено 71,5 тысяч легковых автомобилей. В 2010-м – около 166 тысяч, а в 2011-м – 263,2 тысячи легковых автомобилей.

Второй мерой Правительства по поддержанию российского автопрома, стало решение предоставлять дополнительную скидку на приобретение нового, собранного в России автомобиля, при условии для покупателя сдать в утиль свою старую машину. В соответствии с этим решением, вышло Постановление Правительства Российской Федерации от 31.12.2009г. №1194 «О проведении эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств». Постановление предусматривало выделение бюджетных средств в размере 11,05 млрд. руб. Средства направлялись на «возмещение потерь в доходах торговых организаций при продаже новых автотранспортных средств российского производства, полная масса которых не превышает 3,5 тонны, со скидкой в размере 50 тыс. рублей физическим лицам, сдавшим на утилизацию в 2010 году вышедшее из эксплуатации автотранспортное средство, полная масса которого не превышает 3,5 тонны и возраст которого составляет более 10 лет». Сроки проведения эксперимента устанавливались с 8 марта 2010 года до 1 ноября 2010 года.

Реализация эксперимента возлагалась на Минпромторг, который подготовил два документа: приказ Минпромторга России от 14.01.2010г. №8 «Об утверждении Порядка проведения эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию» и приказ Минпромторга России от 14.01.2010г. №9 «О Перечне моделей и производителей новых автотранспортных средств российского производства, подлежащих продаже со скидкой в рамках эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию». В сформированный перечень автомобилей попали модели, производство которых осуществлялось на территории Российской Федерации.

Программа утилизации несколько раз продлевалась. Первый раз – до конца 2010 года. Позднее – до конца 2011 года. Подводя итоги работы программы за 2010 год, глава Департамента автопрома и сельскохозяйственного машиностроения Минпромторга Алексей Рахманов заявил о реализации 394,7 тыс. легковых автомобилей, проданных по утилизационной схеме<sup>2</sup>. В целом, за 2010–2011 годы по программе утилизации конечному потребителю было передано около 600 тыс. легковых автомобилей (выдана 601 тысяча свидетельств о сдаче в утилизацию)<sup>3</sup>.

В 2012 году действие программы было остановлено.

Не удовлетворившись темпами и складывающимися результатами промышленной сборки, Правительством было принято решение интенсифицировать развитие этого направления. В

---

<sup>2</sup> <http://federalbook.ru/files/FS/Soderjanie/FS-25/VI/Rahmanov.pdf>

<sup>3</sup> [http://www.zr.ru/content/news/403082-minpromtorg\\_gotov\\_prodlit\\_programmu\\_utilizacii/](http://www.zr.ru/content/news/403082-minpromtorg_gotov_prodlit_programmu_utilizacii/)

результате, совместным Приказом Министерства экономического развития РФ, Министерства промышленности и торговли РФ и Минфина РФ от 24 декабря 2010 г. № 678/1289/184н "О внесении изменений в порядок, определяющий понятие "промышленная сборка" моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов", устанавливавшаяся нулевая, либо пониженная ставка пошлины на автокомпоненты, ввозимые в Россию для промышленной сборки моторных транспортных средств (коды ТН ВЭД ТС 8701-8705).

Одновременно, в целях развития в стране современных производств крупных узлов и агрегатов, были введены новые условия промышленной сборки.

Так, российские производители в 4-летний срок должны были обеспечить серийный выпуск не менее 300 тыс. автомобилей в год (при создании новых производственных мощностей), либо в 3-х летний не менее 350 тыс. авто (при модернизации существующих). На 30% машин должны устанавливаться отечественные двигатели и коробки передач. Также декларировалась необходимость организовать производство штампованных деталей кузова, создать либо модернизировать научно-исследовательский и опытно-конструкторский центр.

Также в 2010 году, Минпромторгом РФ (Приказ №319 от 23 апреля 2010 года) была утверждена Стратегия развития автомобильной промышленности на период до 2020 года. В соответствии с этим документом, предусматриваются следующие параметры, которые должны быть достигнуты отраслью:

- повышение доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности с уровня 2008 г. – 21% (492,8 млрд. руб.) до 48% (2200 млрд. руб.) в 2020 году;
- увеличение к 2020 году доли продукции российского производства легковых автомобилей до 80% в общем объеме потребления на внутреннем рынке в натуральном выражении;
- увеличение доли экспорта легковых автомобилей от общего объема их производства в натуральном выражении к 2020 г. – до 8%.

Уже в 2013 году, когда уже состоялось присоединение России к ВТО (одним из условий которого является поэтапное снижение пошлин на ввоз новых и подержанных легковых автомобилей), а отечественный рынок автотехники продемонстрировал первые признаки стагнации, Минпромторг РФ внес в Стратегию развития автопрома ряд уточнений и корректировок. Утверждены они были Приказом Минпромторга РФ № 2155 от 27 декабря 2013 года «О внесении изменений в Стратегию развития автомобильной промышленности на период до 2020 года».

Документ предусматривал следующее:

- рост объемов промышленного производства легковых автомобилей в Российской Федерации к 2020 году до 3,136 млн. шт.;
- обеспечение к 2020 году доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке легковых автомобилей -76% (снижено на 4%);
- увеличение доли экспорта легковых автомобилей от общего объема производства к 2020 году – до 8% (сохранено на ранее принятом уровне).

Однако в 2014 году ситуация в экономике вообще и на рынке автомобилей в частности продолжила ухудшаться, что вызвало необходимость внесения новых изменений.

Так, Минпромторгом была разработана и представлена на рассмотрение в Правительство новая программа обновления автотранспортных средств. Программа получила одобрение и вступила в силу с 1 сентября 2014 года. На этот раз минимальный возраст автомобиля не ограничивался. За 2014 год по программе было реализовано 170 тыс. автомобилей.<sup>4</sup> В 2015 году программа утилизации была вновь продлена.

В 2015 году вновь заработала (остановлена в 2013 году) программа льготного кредитования.

В соответствии с размещенными на официальном сайте Минпромторга данными, на 11 октября 2015 года, с начала текущего года по программе льготного автокредитования было реализовано 171 тыс. авто, по программе обновления парка – 262 тыс. авто.

Дополнительно, после проведенного Премьер-министром РФ Д. А. Медведевым 2 декабря 2014 года совещания по мерам поддержки российского автомобильного рынка, Минпромторгу, Минэкономразвития и Минфину было дано поручение подготовить новую редакцию стратегии развития автопрома и до 2 декабря 2015 года представить ее на рассмотрение в Правительство.

### **1.2.2. Динамика основных показателей, характеризующих состояние российской отрасли легкового автомобилестроения**

Если рассматривать российскую отрасль легкового автомобилестроения более детально, то необходимо отметить, что на рубеже 2012–2013 годов отрасль производства автомобилей была одной из наиболее быстро растущих и крупнейшей в машиностроительном комплексе государства.

Согласно расчетам, приведенным Минпромторгом РФ в актуализированной Стратегии развития автопрома, к 2012 году доля автомобильной промышленности в ВВП России составила 0,45% с тенденцией к росту. А ее совместный с торговлей и обслуживанием автотранспортных средств вклад в ВВП России достиг 1,69%, что является очень значительным вкладом в общем объеме в 5,21%, который дают в совокупности все технологические отрасли экономики.

Также по расчетам Минпромторга РФ, автопромышленный комплекс страны создает около 400 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях-производителях автомобилей и комплектующих. Кроме того, отрасль создает около 1 млн. рабочих мест в зависимых и дилерских компаниях.

При этом очевидно, что производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности. Таким образом, благодаря мультиплектичному эффекту автомобилестроение обеспечивает в смежных отраслях дополнительную занятость в экономике страны около 4,5 млн. человек<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup>[http://minpromtorg.gov.ru/press-](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!denis_manturov_vstretilsya_s_predstaviteyami_vedushhih_rossiyskih_smii)

<sup>5</sup>[http://minpromtorg.gov.ru/press-](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!denis_manturov_vstretilsya_s_predstaviteyami_vedushhih_rossiyskih_smii)

<sup>5</sup> Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. Источник: <http://ppt.ru/newstext.phtml?id=49934>

Если говорить непосредственно об отрасли легкового автомобилестроения, то этот сегмент однозначно является доминирующим во всем комплексе автомобильной промышленности.

Сопоставление производства легковых автомобилей с производством других, наиболее крупных продуктовых групп, также относящихся к сегменту автомобильной промышленности, демонстрирует несопоставимо больший в количественном соотношении объем выпуска.

**Табл. 3. Производство по годам основных групп автомобилей, тыс. шт.**

	2010	2011	2012	2013	2014
Автомобили легковые (новые)	1 208,92	1 737,31	1 971,33	1 916,37	1 739,63
Автомобили грузовые (включая шасси)	152,74	206,54	210,19	208,62	154,00
Автобусы	40,78	43,05	57,08	52,93	43,21
Автомобили-тягачи седельные, новые	5,16	11,66	12,73	8,51	6,72
Автомобили грузовые на шасси других отечественных предприятий	1,50	2,42	3,65	4,93	3,55
Автоцистерны	2,39	2,19	2,26	3,16	2,81
Автомобили-самосвалы, предназначенные для использования в условиях бездорожья	1,69	3,22	3,44	2,46	2,01
Автомобили пожарные	1,51	2,01	1,87	2,01	1,62
Троллейбусы, новые	0,40	0,24	0,39	0,52	0,16

Источник: Росстат

Данные о динамике производства легковых автомобилей показывают замедление темпов роста уже в 2012 году. С 2013 года мы видим уже отрицательный прирост выпуска по группе.

**Табл. 4. Динамика производства основных групп автомобилей по годам, прирост (снижение) к предыдущему периоду, %**

	2011	2012	2013	2014
Автомобили легковые (новые)	+44%	+13%	-3%	-9%
Автомобили грузовые (включая шасси)	+35%	+2%	-1%	-26%
Автобусы	+6%	+33%	-7%	-18%
Автомобили-тягачи седельные, новые	+126%	+9%	-33%	-21%
Автомобили грузовые на шасси других отечественных предприятий	+62%	+51%	35%	-28%
Автоцистерны	-8%	+3%	+40%	-11%
Автомобили-самосвалы, предназначенные для использования в условиях бездорожья	+90%	7%	-29%	-18%
Автомобили пожарные	+34%	-7%	+8%	-19%
Троллейбусы, новые	-41%	+65%	+33%	-70%

Источник: Росстат

В целом, такая ситуация характерна для всей отрасли. Во всяком случае – для наиболее массовых групп продукции, на долю которых приходится 99% от суммарного производства автомобилей в России. В частности, аналогичную динамику демонстрирует вторая по значимости группа продукции «Автомобили грузовые». По темпам роста в 2012 году выпадет продуктовая группа «Автобусы». Но здесь необходимо учитывать, что спрос на автобусы в большей степени определяется политикой государственных федеральных и муниципальных заказов, а не рынком.

**Табл. 5. Производство основных групп автомобилей в РФ в 2014–2015 гг., тыс. шт.**

	6 мес. 2014	6 мес. 2015	6 мес. 2015 к 6 мес. 2014
Автомобили легковые (новые)	919,62	678,86	-26%
Автомобили грузовые (включая шасси)	74,96	57,89	-23%
Автобусы	18,16	15,77	-13%
Автомобили-тягачи седельные, новые	3,31	1,85	-44%
Автомобили грузовые на шасси других отечественных предприятий	1,80	0,85	-53%
Автоцистерны	1,40	1,03	-26%
Автомобили-самосвалы, предназначенные для использования в условиях бездорожья	1,03	0,99	-5%
Автомобили пожарные	0,49	0,38	-23%
Троллейбусы, новые	0,08	0,04	-56%

Источник: Росстат

В 2015 году тенденция снижения объемов производства сохранялась по всем основным группам продукции. Это видно из сопоставления динамики выпуска за первые полугодия 2014 и 2015 года.

Согласно данным Росстата, по состоянию на 2014 год в Российской Федерации существовало 29 предприятий, основным видом деятельности которых является выпуск новых легковых автомобилей<sup>6</sup>. В целом же по отрасли, выпуском автомобилей всех видов заняты 139 предприятия. Однако, согласно предоставляемым тем же Росстатом данным о концентрации производства, учитывающим фактический выпуск продукции, реальным производством заняты не более 20 предприятий, имеющих мощности по сборке. Учитывая изменения в структуре выпуска по годам и мнение экспертов, можно сказать, что отрасль в целом ограничивается 17–20 предприятиями.

На долю крупнейшего в России автосборочного предприятия (мы вправе предположить, что это Волжский автомобильный завод (ВАЗ)) приходится 18% суммарного производства. В целом, согласно данным Росстата за 2014 год, на долю 3-х крупнейших российских автосборочных заводов пришлось свыше 45% общего объема произведенных легковых автомобилей, а доля 8-ми крупнейших достигла 80%.

Если же рассматривать динамику концентрации производства по последним годам, то из Таблицы 6 видно, что основной тенденцией стало снижение доли ВАЗа, с ее распределением на 8–9 других крупнейших предприятий.

<sup>6</sup> По состоянию на 2014 год число зарегистрированных юридических лиц с зарегистрированным видом деятельности «производство легковых автомобилей» было равно 32, но отчетность предоставляют только 29.

**Табл. 6. Коэффициенты концентрации производства легковых автомобилей, %**

		2010	2012	2014
Производство легковых автомобилей	По 1-му предприятию	29,82	18,06	18,00
	По 3-м предприятиям	56,46	44,14	45,68
	По 4-м предприятиям	64,93	52,10	55,21
	По 6-ти предприятиям	75,61	64,79	72,16
	По 10-ти предприятиям	89,99	81,40	85,53
	По 8-ми предприятиям	84,01	74,25	79,93
	По 15-ти предприятиям	99,55	94,77	95,90
	По 20-ти предприятиям	99,99	99,74	100,00
	По 25-ти предприятиям	100,00	99,96	100,00

Источник: Росстат

При этом важно отметить тот факт, что если в 2012 году сборкой легковых автомобилей было занято не менее 25 предприятий, то уже в 2014 году их число сократилось как минимум на 5 сборочных производств.

По состоянию на сегодняшний день, выпуском традиционно российских марок заняты лишь два предприятия. Все остальные предприятия отрасли легкового автомобилестроения заняты сборкой моделей иностранных марок.

**Табл. 7. Производители легковых автомобилей в России, по маркам**

Предприятие, расположение	Производимые марки
<b>иностранные марки</b>	
ГК "Автотор", Калининградская обл.	BMW, Cadillac, Chevrolet, Opel, Kia
"GM-АвтоВАЗ" ЗАО, г. Тольятти, Самарская обл.	Chevrolet
"АК ДерВейс" ООО, г. Черкесск, Карачаево-Черкесская Республика	Lifan, Geely, Great Wall
"Автофрамос" ОАО, г. Москва	Renault
"Форд Мотор Компани" ЗАО, г. Всеволожск, Ленинградская обл.	Ford
"Соллерс-Набережные Челны" ОАО, Республика Татарстан	Ford
Соллерс-Елабуга" ООО, Республика Татарстан	Ssang Yong
"Соллерс-Дальний Восток" ООО, Приморский край	Ssang Yong, Toyota, Mazda
"Дженерал Моторз Авто" ООО, Санкт-Петербург	Chevrolet, Opel
"Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия" ООО, Санкт-Петербург	Toyota
"Хёндэ Моторз Мэнуфэкчуринг Рус" ООО, Санкт-Петербург	Hyundai, Kia
"Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус", ООО, Санкт-Петербург	Nissan
"Фольксваген Груп Рус" ООО, г. Калуга, Калужская область	Volkswagen, Skoda
"ПСМА-Рус", г. Калуга, Калужская область	Peugeot, Citroen, Mitsubishi
"Таганрогский автомобильный завод", Ростовская область	BYD, Hyundai
"Горьковский автомобильный завод", Нижний Новгород	Skoda, Volkswagen, Mercedes, Chevrolet
<b>российские марки</b>	
ЗАО "АвтоВАЗ", г. Тольятти, Самарская обл.	Лада
ОАО "Соллерс", Ульяновская обл.	УАЗ

По итогам 2014 года совокупная среднегодовая производственная мощность по выпуску легковых автомобилей составила в России около 3 млн. единиц техники.

Как следует из представленной Росстатом статистики, рассматриваемый показатель не прекратил роста даже с началом кризисного падения спроса в 2013 году. Однако уровень использования имеющейся мощности заметно сократился. Так, если в 2012 году уровень загрузки производственных мощностей по выпуску легковых автомобилей достигал 80%, то по итогам 2013 года он снизился до 68%. А в 2014 году вообще составил лишь около 59%. Иными словами, имеющиеся производственные мощности позволяют обеспечить выпуск около 3,5 млн. легковых автомобилей год.

**Табл. 8. Среднегодовая производственная мощность по выпуску легковых автомобилей в России в тыс. штук и уровень ее использования, %**

	2010	2011	2012	2013	2014
Производственная мощность, шт.	2 094,2	2 392,9	2 384,5	2 807,0	2 959,6
Использование произв. мощности, %	57,08	72,43	80,24	68,42	58,78

*Источник: Росстат*

Сопоставляя данные по использованию мощности в легковом автомобилестроении с прочими направлениями автомобильной индустрии, мы видим, что в производстве легковых автомобилей уровень использования имеющихся производственных мощностей стабильно превышает аналогичный показатель по прочим группам продукции.

Тем не менее, учитывая значимость группы «легковые автомобили», даже относительно меньший спад по показателю использования мощности, дает в натуральном выражении гораздо более существенное падение, с соответствующим влиянием на макропоказатели.

**Табл. 9. Уровень использования среднегодовой производственной мощности, %**

	2010	2011	2012	2013	2014
Автобусы	29,38	39,8	50,41	43,61	34,83
Автокраны	42,87	57,48	69,88	73,45	45,98
Автомобили грузовые (включая шасси)	31,01	41,91	47,4	44,96	38,57
Автомобили легковые	57,08	72,43	80,24	68,42	58,78
Автомобили пожарные	53,99	66,68	54,71	49,96	29,86
Троллейбусы новые	11,94	26,22	31,67	43,83	15,62

*Источник: Росстат*

Очевидно, что недозагруженность производственных мощностей находит свое отражение и на прочих экономических показателях работы отрасли. Для начала рассмотрим это влияние в части показателей, относящихся к группе «труд и рабочая сила».

Так, приводимые Росстатом данные о среднесписочной численности работников, занятых производством автомобилей, демонстрируют снижение числа занятых в отрасли, начиная с 2013 года. Сопоставление 2014 года с 2012 годом позволяет говорить о том, что за два года из отрасли выбыло более чем 20 тысяч человек.

**Табл. 10. Среднесписочная численность работников, занятых в производстве, тыс. человек**

	2010	2011	2012	2013	2014
Среднесписочная численность работников	213,12	226,12	235,44	229,09	213,93
Прирост (снижение) к предыдущему году		+6%	+4%	-3%	-7%

Источник: Росстат

Анализ данных о среднемесячной номинальной начисленной заработной плате однозначно говорит о снижении темпов роста заработной платы в целом по отрасли автомобилестроения.

**Табл. 11 Среднемесячная номинальная начисленная заработка на одного работника в отрасли производства автомобилей, тыс. руб.**

	2010	2011	2012	2013	2014
Среднемесячная номинальная начисленная заработка, руб.	19,74	24,57	27,93	31,32	33,60
Прирост (снижение) к предыдущему году		24%	14%	12%	7%

Источник: Росстат

Переходя к вопросу инвестиционной активности в отрасли, мы должны отметить, что ее рост в последние годы однозначно во многом был обусловлен принятой в 2010 году Стратегией развития автомобильной промышленности на период до 2020 года, предусматривающей рост на внутреннем рынке продукции именно российской сборки.

В частности, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 328 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности", в части подпрограммы 1 «Автомобильная промышленность» было предусмотрено прямое бюджетное финансирование в размере 1 060,2 млрд. рублей, в том числе по годам:

**Табл. 12. Предусмотренное бюджетное финансирование, млрд. руб.**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Размер финансирования	13,51	1,13	99,25	106,27	106,74	110,74	112,86	115,82	119,08

Источник: Стратегия развития автопрома до 2020 года

С другой стороны, в том числе под давлением принятого Правительством решения об изменении условий промышленной сборки, в течение 2011–2012 гг. крупнейшие мировые производители, такие как «BMW», «Ford», «General Motors», «Hyundai», «Kia Motors», «Mazda», «Renault-Nissan», «Toyota» и «Volkswagen» объявили о строительстве новых или расширении существующих мощностей. В результате, в 2012–2013 гг. объем сальдо прямых иностранных инвестиций по виду деятельности «Производство транспортных средств и оборудования» был положительным и достигал (по данным Банка России) 800 и 871 млн. долл. США, соответственно. В 2014 году, когда проблемы в экономике России стали очевидными, а в отношении государства в целом был введен режим внешних санкций, сальдо

прямых инвестиций по рассматриваемому виду деятельности было уже отрицательным – минус 367 млн. долл. США.

**Табл. 13. Прямые иностранные инвестиции в Россию по виду деятельности «Производство транспортных средств и оборудования», млн. долл. США**

	2010	2011	2012	2013	2014
Сальдо	1 575	567	800	871	-367
Привлечено	2 425	1 299	2 337	2 025	1 061
Погашено	850	732	1 537	1 154	1 428

Источник: Центральный Банк РФ

Тем не менее, согласно данным Росстата, совокупные инвестиции в основной капитал по виду деятельности «Производство транспортных средств и оборудования» вообще и «Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов» в частности, сохраняли положительную динамику даже в 2014 году. Подобная ситуация в своей основе имеет несколько причин. К их числу следует отнести как целевое государственное финансирование, так и необходимость завершать долгосрочные инвестиционные проекты, которые в докризисный период были инициированы автоконцернами в соответствии с новыми условиями по промышленной сборке.

**Табл. 14. Инвестиции в основной капитал по виду деятельности «Производство транспортных средств и оборудования», млрд. руб.**

	2010	2011	2012	2013	2014
Производство транспортных средств и оборудования	103,55	114,78	143,89	185,13	221,99
из них: Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов	59,33	61,98	64,86	97,85	120,77

Источник: Росстат

Доступные с 2013 года данные Росстата отдельно по производству легковых автомобилей, подтверждают тенденцию, наблюдаемую в укрупненных, по отношению к рассматриваемой нами, группах продукции. При этом такая тенденция сохранялась и в первом полугодии 2015 года. В целом, рассматривая в качестве базиса 2014 год, мы видим, что на производство легковых автомобилей приходится 75% суммарного объема инвестиций в отрасли производства автомобилей.

Обращает на себя внимание тот факт, что прирост инвестиций по виду деятельности «Производство легковых автомобилей» в январе-июне текущего года практически обеспечил прирост всей обобщающей группы «Производство автомобилей». То есть без учета отрасли производства легковых автомобилей, отрасль производства автомобилей вообще, демонстрирует в 2015 году отрицательные темпы прироста инвестиций.

**Табл. 15. Инвестиции в основной капитал по виду деятельности «Производство автомобилей», млрд. рублей**

	2013	6 мес. 2014	2014	6 мес. 2015
Производство автомобилей	77,32	35,39	94,46	36,86
Производство легковых автомобилей	56,39	25,43	70,89	30,11

Источник: Росстат

Если говорить о финансовых результатах отрасли производства легковых автомобилей, то они, разумеется, не могли избежать негативного влияния общего спада в экономике и уже описанного нами снижения объемов производства.

Так, в 2014 году и первом полугодии 2015 года Росстат зафиксировал снижение суммарной выручки (рассчитанной с учетом вычета налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей) по виду деятельности «Производство легковых автомобилей». При этом, как видно из Таблицы 16, в 2015 году темпы сокращения объемов выручки ускорились.

В целом, по итогам 2014 года, на долю производства легковых автомобилей пришлось около 73% всего объема выручки, полученной отраслью производства автомобилей. Иными словами, динамика подгруппы «производство легковых автомобилей» является определяющей для всей группы.

**Табл. 16. Выручка (нетто) по виду деятельности «Производство автомобилей», млрд. рублей**

	на 1 янв. 2011	на 1 янв. 2012	на 1 янв. 2013	на 1 янв. 2014	на 1 июля 2014	на 1 янв. 2015	на 1 июля 2015
Производство автомобилей	712,64	1 370,11	1 685,72	1 743,49	723,91	1 598,02	570,52
Из них: Производство легковых автомобилей	396,50	906,79	1 243,95	1 225,73	524,37	1 160,06	433,45

Источник: Росстат

Одновременно, согласно данным Росстата, в отрасли происходит планомерное сокращение рентабельности. Так, по состоянию на начало текущего года, в производстве легковых автомобилей она была зафиксирована на отрицательном уровне в -0,18%.

**Табл. 17. Рентабельность (убыточность) производства автомобилей, %**

	на 1 янв. 2011	на 1 янв. 2012	на 1 янв. 2013	на 1 янв. 2014	на 1 янв. 2015
Производство автомобилей	2,63	6,7	5,08	3,68	0,8
Из них: Производство легковых автомобилей	3,06	5,22	4,47	3,43	-0,18

Источник: Росстат

Любопытно, что падение рентабельности не компенсируется даже произошедшим ростом цен в отрасли. Так, в производстве легковых автомобилей по итогам 2014 года цены выросли почти

на 11%. В приведенной для справки, второй по размеру в отрасли группе – автомобили грузовые, рост цен в тот же период составил 9%. Таким образом, мы можем говорить о том, что тенденция роста цен характерна для отрасли в целом.

**Табл. 18. Индексы цен производителей по продуктовой группе «Автомобили легковые», в % к соответствующему месяцу прошлого года**

	дек.10	дек.11	дек.12	дек.13	дек.14	июн.15
Автомобили легковые (новые)	104,96	106,57	100,49	103,42	110,55	116,66
Автомобили грузовые (включая шасси)	110,58	109,12	107,25	102,7	108,58	120,6

*Источник: Росстат*

Падение суммарных объемов выручки, произошедшее с одновременным снижением рентабельности производства, закономерно привело к падению объемов прибыли. Так, отдельно по производству легковых автомобилей, итоговым результатом 2014 года стал совокупный убыток в размере свыше 30 млрд. рублей.

Тем не менее, в первом полугодии текущего года отрасль демонстрирует пусть минимальную, но прибыль, что может служить индикатором работы механизмов ее адаптации к изменившимся условиям.

**Табл. 19. Прибыль (убыток) до налогообложения, полученная в отрасли производства автомобилей, млрд. руб.**

	2011	2012	2013	6 мес. 2014	2014	6 мес. 2015
Производство автомобилей	40,49	50,30	32,50	4,17	-32,06	0,86
Производство легковых автомобилей	29,07	27,80	17,71	2,51	-30,56	0,06

*Источник: Росстат*

Общее ухудшение финансово-экономических показателей в производстве легковых автомобилей нашло свое отражение, в том числе и в росте задолженности со стороны предприятий отрасли перед бюджетом РФ. Рост такой задолженности мы наблюдаем в 2013–2014 годах.

**Табл. 20. Задолженность организаций по всем видам платежей в бюджет капитал по виду деятельности «Производство автомобилей», млн. рублей**

	на 1 янв. 2011	на 1 янв. 2012	на 1 янв. 2013	на 1 янв. 2014	на 1 янв. 2015
Производство автомобилей	14,70	19,57	17,60	19,20	23,06
Из них: Производство легковых автомобилей	7,64	14,14	12,83	14,72	18,45

*Источник: Росстат*

**Общие выводы по главе:**

Производство легковых автомобилей занимает подавляющую долю в отрасли производства автомобилей вообще, фактически определяя динамику ее производственно-экономических показателей. У Правительства существует осмысленная стратегия развития направления производства легковых автомобилей, заключающаяся в привлечении к организации производства на территории России ведущие мировые автоконцерны, с последующим увеличением глубины локализации сборки автомобилей. В условиях кризисного падения спроса, Правительством оперативно были приняты меры, направленные на его поддержание. Однако, несмотря на оказанную поддержку, отрасль продолжает демонстрировать отрицательную динамику.

## 2. ОБЗОР РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

### 2.1. Тенденции на мировом рынке

В 2009 году автомобильная промышленность по всему миру испытала значительные трудности, обусловленные глобальным финансовым кризисом 2008–2009 годов. Спрос на легковые автомобили тогда снизился в большинстве регионов мира. На сегодняшний день суммарный объем производства легковых автомобилей во всем мире значительно превышает докризисный уровень. Произошло это благодаря увеличению спроса как со стороны развитых, так и развивающихся рынков.

**Табл. 21. Производство легковых автомобилей в мире, млн.шт.**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
произведено	53,2	52,64	47,77	58,24	59,9	63,07	65,46	67,53
Прирост (снижение) к предыдущему году		-1,1%	-9,2%	+21,9%	+2,8%	+5,3%	+3,8%	+3,2%

Источник: Международная организация производителей автомобилей (OICA)

**Табл. 22 Регистрация новых легковых автомобилей в разрезе регионов и стран, тыс.шт.**

Страны и регионы	2013	2014	прирост (снижение) 2014/2013	доля рынка в 2014
<b>Европа</b>	<b>16 070</b>	<b>16 290</b>	<b>+1,4%</b>	<b>23,0%</b>
страны ЕС	11 880	12 551	+5,6%	17,7%
страны (ЕАСТ)	457	456	-0,2%	0,6%
Россия	2 598	2 327	-10,4%	3,3%
Турция	665	587	-11,7%	0,8%
Украина	202	91	-55,0%	0,1%
прочие страны Европы	269	278	+3,3%	0,4%
<b>Америка</b>	<b>20 340</b>	<b>20 646</b>	<b>+1,5%</b>	<b>29,1%</b>
Северная Америка	15 438	16 293	+5,5%	23,0%
- отдельно США	13 115	13 842	+5,5%	19,5%
Южная Америка	4 902	4 353	-11,2%	6,1%
- отдельно Бразилия	3 051	2 801	-8,2%	4,0%
<b>Азия</b>	<b>27 720</b>	<b>29 831</b>	<b>+7,6%</b>	<b>42,1%</b>
Китай	16 185	18 072	+11,7%	25,5%
Япония	4 525	4 679	+3,4%	6,6%
Индия	2 277	2 393	+5,1%	3,4%
Южная Корея	1 287	1 420	+10,3%	2,0%
прочие страны Азии	3 446	3 267	-5,2%	4,6%
<b>Ближний Восток/Африка</b>	<b>3 726</b>	<b>4 105</b>	<b>+10,2%</b>	<b>5,8%</b>
<b>Всего в мире</b>	<b>67 856</b>	<b>70 871</b>	<b>+4,4%</b>	<b>100%</b>

Источник: ACEA

Согласно данным European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), в 2014 году глобальное производство легковых автомобилей составило 72,3 млн. штук. При этом по итогам ушедшего года было зарегистрировано (что мы, напомню, считаем синонимом фактических продаж) 70,9 млн. единиц легковой техники. В 2013 году аналогичный показатель составил 67,9 млн. штук. Таким образом, прирост продаж по итогам 2014 года составил 4,4%.

Особенностью автомобильных рынков развитых стран является стабильность средних цен на новые автомобили, характерная для нескольких последних лет. В качестве примера можно привести Великобританию, где индекс потребительских цен на новые легковые автомобили оставался приблизительно на одном уровне в течение 2011–2014 годов<sup>7</sup>.

Помимо покупательной способности, возможности для роста определяются состоянием парка автотранспортных средств на конкретном рынке. Для оценки такого состояния обычно используются два показателя: число индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей и средний возраст легкового автомобиля в парке. Очевидно, что страны с низким уровнем автомобилизации населения и высоким средним возрастом автомобилей в национальном парке обладают значительно более высоким потенциалом роста рынка, ограниченным лишь количеством потенциальных потребителей и их покупательной способностью. С этой точки зрения, сравнивать США, с уровнем автомобилизации, равным 423 легковых автомобилей на 1000 жителей (данные International Road Federation) и Китай, с аналогичным показателем в 44 автомобиля на 1000 жителей, конечно не совсем корректно.

Международная организация производителей автомобилей (OICA) приводит данные по объемам продаж (регистраций) новых автомобилей в разрезе стран. Согласно этим данным на долю всего 12 стран приходится около 80% суммарного объема продаж новых автомобилей в мире.

Информация, представленная в Таблице 23, позволяет сделать однозначный вывод о том, что картину современного рынка автомобилей формируют локальные рынки наиболее развитых стран мира, таких как США, Германия и Великобритания, в сочетании со странами БРИКС.

При этом становится очевидной справедливость высказанного ранее тезиса о том, что темп роста локального рынка отдельной страны, наряду с покупательной способностью населения, определяет уровень автомобилизации ее жителей.

На сегодняшний день существует экспертное мнение, согласно которому, при достижении уровня автомобилизации страны в 400 и более автомобилей на тысячу человек, рынок вступает в зону насыщения, и темпы его роста резко замедляются. В принципе, сопоставление данных об уровне автомобилизации и объемах регистрации новых автомобилей в странах с разным уровнем автомобилизации подтверждают такой вывод.

<sup>7</sup> <http://www.statista.com/statistics/286563/consumer-price-index-cpi-of-new-car-purchases-annual-average-uk/>

**Табл. 23. ТОП-12 стран по регистрации новых автомобилей (всех видов), уровень их автомобилизации и темп прироста рынка**

страна	регистрация новых автомобилей 2014 году, млн.шт.	число автомобилей на 1000 жителей (оценка на 2012 год)	среднегодовой темп прироста (снижения) регистраций за 2006–2014 гг.
Китай	23, 49	44	+17,69%
США	16, 84	423	+0,39%
Япония	5, 56	453	+0,07%
Бразилия	3, 50	81	+8,66%
Германия	3, 36	517	-0,26%
Индия	3, 18	12	+9,89%
Великобритания	2, 84	457	+0,34%
Россия	2, 55	233	+8,04%
Франция	2, 21	481	-1,65%
Канада	1, 89	563	+1,80%
Южная Корея	1, 73	276	+4,58%
Италия	1, 49	602	-5,15%

Источник: International Road Federation, OICA

Понятно, что сталкиваясь с проблемой сокращения емкости внутреннего рынка автомобилей, производители вынуждены как-то решать проблему сбыта. К настоящему времени мы видим две основные стратегии, которыми идут автоконцерны:

- экспансия на внешние рынки;
- лоббирование «переформатирования» внутреннего рынка за счет введения новых стандартов безопасности, экологичности и т.д.

Как видно из Таблицы 24, производство автомобилей существенно превышает текущий объем спроса в таких развитых странах, как Германия, Япония и Южная Корея, которые очень активны на экспортных для себя рынках. Во всех, кроме Индии, странах группы БРИКС спрос на автомобили заметно больше объемов их производства. Это, с одной стороны, означает большие объемы импорта, а с другой, возможности для дальнейшего развития собственного автопрома.

С учетом того, что реальностью наших дней является факт существования большинства современных автоконцернов в качестве транснациональных компаний, рынок имеет смысл рассматривать не только в разрезе стран, но и в разрезе производителя. Такой разрез будет показателен в том смысле, что продукция различных марок (в особенности в глазах потребителя) имеет сильную дифференциацию по своим свойствам.

**Табл. 24. Соотношение производства и регистрации новых автомобилей (всех видов) в разрезе ТОП-12 стран по емкости рынка**

страна	регистрация новых автомобилей в 2014 году, шт.	производство новых автомобилей в 2014 году, шт.	отношение регистрации к производству
Китай	23,49	19,92	1,18
США	16,84	11,66	1,44
Япония	5,56	9,77	0,57
Бразилия	3,50	3,15	1,11
Германия	3,36	5,91	0,57
Индия	3,18	3,84	0,83
Великобритания	2,84	1,60	1,78
Россия	2,55	1,90	1,34
Франция	2,21	1,82	1,21
Канада	1,89	2,39	0,79
Южная Корея	1,73	4,52	0,38
Италия	1,49	0,70	2,14

Источник: OICA

**Табл. 25. Производство новых легковых автомобилей в разрезе компаний.**

производитель	произведено в 2014 году, млн.шт.	доля производителя
VOLKSWAGEN	9,77	13,6%
TOYOTA	8,79	12,2%
HYUNDAI	7,63	10,6%
GM	6,64	9,2%
HONDA	4,48	6,2%
NISSAN	4,28	5,9%
FORD	3,23	4,5%
SUZUKI	2,54	3,5%
PSA	2,52	3,5%
RENAULT	2,40	3,3%
BMW	2,17	3%
FIAT	1,90	2,6%
DAIMLER AG	1,81	2,5%
SAIC	1,77	2,5%
MAZDA	1,26	1,8%
mitsubishi	1,20	1,7%
CHANGAN	1,09	1,5%
прочие	8,59	11,9%
<b>итого</b>	<b>72,07</b>	<b>100%</b>

Источник: OICA

Согласно посчитанным ОИСА данным, по состоянию на 2014 год существует 43 концерна, занятых производством легковых автомобилей. На долю крупнейших семнадцати приходится около 90% всего объема выпуска.

По результатам 2014 года VolksWagen, Toyota, Hyundai и General Motors (GM) стали крупнейшими производителями легковых автомобилей в мире.

**Табл. 26. Рейтинг самых продаваемых моделей новых автомобилей в мире в 2014 году, млн. штук**

Место в рейтинге 2014 (2013)	модель	2014 год	2013 год	прирост (снижение) 2014/2013
1 (1)	Toyota Corolla	1,223	1,182	+3,5%
2 (2)	Ford Focus	1,025	1,099	-6,7%
3 (7)	Volkswagen Golf	0,952	0,733	+29,9%
4 (3)	Ford F-Series	0,899	0,893	+0,7%
5 (4)	Hyundai Elantra	0,808	0,851	-5,1%
6 (5)	Toyota Camry	0,764	0,792	-3,5%
7 (23)	Wuling Hongguang	0,750	0,448	+67,4%
8 (9)	Honda CR-V	0,729	0,727	+0,3%
9 (6)	Chevrolet Cruze	0,706	0,735	-3,9%
10 (8)	Ford Fiesta	0,694	0,729	-4,8%
11 (10)	Volkswagen Polo	0,685	0,678	+1,0%
12 (16)	Toyota RAV4	0,627	0,535	+17,2%
13 (13)	Volkswagen Jetta	0,611	0,598	+2,2%
14 (11)	Honda Civic	0,610	0,651	-6,3%
15 (14)	Honda Accord	0,596	0,584	+2,1%
16 (17)	Chevrolet Silverado	0,592	0,535	+10,7%
17 (12)	Toyota Hilux	0,575	0,627	-8,3%
18 (15)	Volkswagen Passat	0,541	0,563	-3,9%
19 (19)	Buick Excelle	0,539	0,500	+7,8%
20 (33)	Toyota Yaris	0,512	0,347	+47,6%

Источник: Focus2move

Касательно дальнейшего сохранения позиций в лидирующей четверке, необходимо упомянуть два серьезных скандала, затронувших концерны VolksWagen и General Motors.

В прошедшем году в эпицентре скандала оказался американский концерн. Скандал был связан с обнаруженным дефектом системы зажигания автомобилей GM. Общее число жертв брака в автомобилях концерна, по последним данным, достигло 42 человек. За компенсациями к производителю обратились уже около 2 тыс. человек. На конец 2014 года возможные выплаты по требуемым компенсациям со стороны концерна оценивались в 400 млн. долларов.

Скандал вокруг немецкого концерна разразился в сентябре текущего года, когда Агентство по охране окружающей среды США (EPA) обнародовало, что VolksWagen устанавливал на своих автомобилях с дизельными двигателями компьютерные программы, которые во время проверок занижают показатели выброса вредных веществ. В общей сложности количество

автомобилей, имеющих озвученную проблему, составляет более 11 млн. штук. Из них порядка 8,5 млн. автомобилей находятся в Европе. На сегодняшний день Volkswagen получил разрешение на устранение нарушений (замена программного обеспечения) в более чем 90% проблемных автомобилей в Европе<sup>8</sup>. Так что будущее положение концерна видится вполне устойчивым.

По данным авторитетного международного аналитического агентства Focus2move, в 2014 году самой продаваемой в мире моделью легковых автомобилей стала Toyota Corolla, которая уже в течение нескольких лет является лидером по объему продаж. Второй год подряд вплотную за лидером следует Ford Focus. Замыкает тройку лидеров Volkswagen Golf. Обращает на себя внимание тот факт, что все три модели относятся к классу компактных («B» и «C» в европейской классификации). Самый быстрый рост продаж за год продемонстрировала в ТОР-20 китайская модель Wuling Hongguang (+67.2%) – компактвэн, ориентированный в первую очередь на внутренний рынок КНР.

Опираясь на данные о производстве новых автомобилей во всем мире за первое полугодие 2015 года, опубликованные OICA, в целом можно говорить о сохранении тенденций, наблюдавшихся в 2014 году. Так, международная организация автопроизводителей заявляет, что в январе-июне 2015 года всего было выпущено 34,56 млн. штук новых легковых автомобилей, что на 1,2% превышает аналогичный показатель за тот же период прошлого года.

Исходя из представленных в таблице 27 данных, правомерным будет сделать вывод о стабильности отрасли в странах ЕС и США. При этом важно отметить замедление темпов роста производства в Китае. Тенденция обвального сокращения объемов производства остается характерной для Бразилии и России.

**Табл. 27. Производство новых легковых автомобилей в разрезе регионов и стран, штук<sup>9</sup>**

Страны и регионы	2013 год	2014 год	прирост (снижение) 2014/2013	I пг 2014	I пг 2015	Прирост (снижение) I пг 2015/ I пг 2014
<b>Европа всего</b>	<b>17,46</b>	<b>18,03</b>	<b>3,3%</b>	<b>9,51</b>	<b>9,69</b>	<b>2,0%</b>
- в т.ч. Страны ЕС	14,74	15,38	4,4%	8,12	8,54	5,2%
Франция	1,46	1,50	2,8%	0,83	0,87	5,8%
Германия (с учетом LCV)	5,44	5,60	3,0%	2,91	2,92	0,3%
Италия	0,39	0,40	3,3%	0,21	0,34	63,2%
Испания	1,75	1,90	8,2%	1,00	1,19	18,5%
Великобритания	1,51	1,53	1,2%	0,79	0,79	0,3%
Россия	1,93	1,69	-12,2%	0,90	0,65	-27,6%
<b>Северная и Южная Америка всего</b>	<b>10,39</b>	<b>9,80</b>	<b>-5,7%</b>	<b>5,00</b>	<b>4,84</b>	<b>-3,1%</b>
США	4,37	4,25	-2,6%	2,17	2,17	-0,1%
- в т.ч. Южная Америка	3,29	2,72	-17,4%	1,42	1,18	-16,8%
Бразилия	2,72	2,31	-15,0%	1,25	1,03	-17,2%

<sup>8</sup> По информации Bloomberg

<sup>9</sup> Данные по Германии – с учетом легкой коммерческой техники (LCV); Индия – без учета Mercedes,BMW,Audi.

## Продолжение таблицы 27

Страны и регионы	2013 год	2014 год	прирост (снижение) 2014/2013	I пг 2014	I пг 2015	Прирост (снижение) I пг 2015/ I пг 2014
<b>Азия и Океания всего</b>	<b>37,20</b>	<b>39,22</b>	<b>5,4%</b>	<b>19,55</b>	<b>19,87</b>	<b>1,7%</b>
Китай	18,08	19,92	10,2%	9,71	10,33	6,4%
Индия	3,16	3,16	0,1%	1,57	1,68	7,2%
Япония	8,19	8,28	1,1%	4,32	3,91	-9,5%
Африка всего	0,40	0,48	19,7%	0,11	0,16	40,2%
<b>Всего</b>	<b>65,46</b>	<b>67,53</b>	<b>3,2%</b>	<b>34,16</b>	<b>34,56</b>	<b>1,2%</b>

Источник: OICA

Если же рассматривать дальнейшие перспективы отрасли в глобальном масштабе, то наблюдающаяся в настоящее время во всем мире политическая и макроэкономическая неопределенность усложняет любого рода прогнозы по будущему автомобильной индустрии.

Тем не менее, эксперты называют три основных драйвера, которые пусть не количественно, но качественно являются определяющими на автомобильном рынке:

- изменения в потребительском поведении;
- расширение нормативных требований к автомобилю в части экологичности, безопасности и экономии топлива;
- рост использования технологий цифрового обмена данными.

В части изменения потребительского поведения, эксперты фиксируют тенденцию отхода от поведения «верности выбранной марке». Теперь потребитель воспринимает автомобиль в большей степени как «транспортную машину» и обращает больше внимания на функционал, чем на моду или статус. В перспективе это, возможно, и не окажет существенного влияния на объем продаж, однако определенно скажется на том, сколько люди будут готовы платить за автомобиль. Отчасти такое изменение в потребительском поведении связано с ослаблением уровня дифференциации продуктов в отрасли: во-первых, это рост качества сборки автомобиля, уже ставший нормой для всех ценовых сегментов, а во-вторых, доступность в современных моделях массового сегмента тех опций, которые ранее являлись привилегией исключительно премиального класса автомобилей.

Расширение нормативных требований к современному автомобилю проще всего проиллюстрировать переходом на очередной стандарт топлива – Евро-6, запланированный в странах ЕС как раз на 2015 год. В США также последовательно ужесточаются требования нормы среднего расхода топлива для автомобилей, продаваемых на американском рынке – CAFE (Car Average Fuel Economy).

Если говорить о росте использования цифровых технологий, то здесь давление на производителей оказывают как потребители, ожидающие все более высокого уровня предустановленной цифровой техники для развлечений и навигации, так и регуляторы или корпоративные клиенты, желающие собирать информацию об использовании транспортного средства и поведении водителя. Так, в США, по требованию регулятора, в качестве стандартного оборудования на новых автомобилях будет устанавливаться камера с функцией резервного копирования.

Рост значимости электроники и программного обеспечения в производстве автомобиля является уже давно сложившимся трендом и оказывает значительное влияние на развитие отрасли в целом. Так, согласно исследованиям Манфреда Бюра, профессора информатики в Техническом университете Мюнхена, если 10 лет назад доля электроники в себестоимости автомобиля была менее 20 процентов, то сегодня она достигает 35 процентов. Туда же, по оценкам экспертов, как минимум в ближайшие несколько лет будет расходоваться до 90% всех затрат на инновации в сфере автотранспорта. На сегодняшний день наиболее перспективным направлением развития электронных систем автомобиля эксперты называют телематику, понимаемую как совокупность электронных и программных средств, обеспечивающих коммуникацию (обмен данными) автомобиля с удаленным объектом. Использование телематики имеет широчайшие перспективы: от уже ставших нормой систем навигации, информирующих водителя о пробках, ремонтах и загруженности дорог вообще, до систем мониторинга управления автомобилем, устанавливаемых по договору со страховой компанией. С точки зрения конкуренции, электроника и программное обеспечение становится все более значимыми еще и потому, что их обновление и внедрение в массовую установку на новых автомобилях происходит в течении месяцев, в то время как запуск в серию новой модели авто занимает от трех до четырех лет с момента первично разработанной концепции.

Тому выводу, что смещение доли издержек в пользу электроники будет происходить и далее, способствует факт продолжающегося тренда на объединение платформ – унифицированного набора деталей, лежащего в основе конструкции автомобиля. Примером такого объединения может служить платформа Ford C1, которая использовалась при постройке Ford Focus второго поколения, Mazda 3, Volvo C30, Land Rover Freelander 2 и ряд других. Снижение затрат на разработку и организацию производства ключевых элементов каркаса автомобиля закономерно смещает в сторону увеличения доли прочих статей в общей структуре себестоимости машины.

Процесс, который можно условно свести к формуле «расширение модельного ряда при сокращении числа базовых платформ», стимулируется в том числе и другой, заметной в отрасли тенденцией: сокращением и укрупнением ведущих игроков, путем создания групп и альянсов. Эта тенденция получила дополнительный импульс в кризис 2009 года. В результате сегодня мы имеем ситуацию, когда, например, немецкий концерн Volkswagen Group объединяет под своим началом такие марки, как Volkswagen, Skoda, Audi, Porsche, Seat, Bentley, Bugatti, Lamborghini, а также бренд грузовой автотехники Scania.

#### ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

**Несмотря на общую положительную динамику мирового рынка легковых автомобилей, его показатели значительно разнятся в зависимости от регионов и стран, а перспективы выглядят неопределенными: «старые» рынки насыщены, а большинство «новых», имея потенциал роста, не могут похвастаться стабильностью своей экономики, а, следовательно, и покупательского спроса. При этом, даже на фоне прочих стагнирующих рынков, показатели российского рынка автомобилей в настоящее время выглядят обвальными.**

**С качественной точки зрения отрасль становится все более технологичной, а производители объединяют свои усилия по разработке и продвижению новой продукции. В техническом плане отрасль идет по пути все большей экологичности и безопасности, и в ней все большую роль играют информационные технологии.**

## 2.2. Обзор российского рынка легковых автомобилей

### 2.2.1. Состояние парка легковых автомобилей в России

Как мы уже упоминали ранее, перспективы рынка легковых автомобилей во многом определяются текущим состоянием парка автотранспортных средств: его суммарным объемом и качественным составом. Россия в этом смысле не является исключением.

По состоянию на 01.01.2015 суммарное количество легковых автомобилей в Российской Федерации составляло, согласно данным МВД РФ, 43,4 млн. штук. Из них – 41,4 млн. автомобилей (95%) числились в качестве находящихся в собственности физических лиц. За 2014 год парк вырос на 2 млн. единиц техники. Для сравнения: за 2013 год прирост парка составлял 2,6 млн. легковых автомобилей.

Если сопоставить данные о продаже новых легковых автомобилей в России, составившие 2,340 млн. штук в 2014 году<sup>10</sup>, с фактическим приростом парка в 2,0 млн. штук, мы получим выбытие из парка 340 тыс. автомобилей.

**Табл. 28. Парк легковых автомобилей в России, млн.шт.**

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
легковые автомобили всего	20,4	25,6	34,4	36,4	38,8	41,4	43,4
в т.ч. в собственности граждан	19,1	24,1	32,6	34,6	36,9	39,2	41,4

Источник: Минтранс РФ

С учетом того, что численность населения России по состоянию на 1 января 2015 года, по оценке Росстата, в России достигла 146,3 млн. человек, обеспеченность легковым автомобильным транспортом составит 297 автомобилей на тысячу жителей (283 автомобиля, если учитывать только тот парк, который находится в личной собственности граждан).

Как мы уже отметили это при рассмотрении глобального рынка легкового автотранспорта, показатели РФ говорят о наличии значительного резерва для дальнейшего увеличения: как минимум, до уровня 400–450 автомобилей на 1000 жителей.

При этом, несмотря на наблюдавшийся в России в последние докризисные годы активный рост производства и продаж новых легковых автомобилей, российский автомобильный парк остается довольно возрастным. Так, на сегодняшний день около 50% парка в стране – автомобили старше 10 лет, а с выпуска каждой четвертой машины прошло более пятнадцати лет. Обращает на себя внимание, что это соотношение является устойчивым. Так, по данным Автостата, на 01.01.2009 года, доля автомобилей в парке, чей возраст превышал 10 лет, была равна 48,6%.

Парк развитых стран гораздо «моложе». Так, для сравнения: в Великобритании средний возраст автомобиля составляет 7,3 года, Франции – 8,2 года, Германии – 8,3 года<sup>11</sup>, в то время как в России он оценивается в 12,4 года.

С одной стороны, эти цифры говорят о большом потенциале роста рынка, в т.ч. и за счет необходимости замены, назревшей для существенной доли парка. Но, с другой стороны, сам

<sup>10</sup> Автостат

<sup>11</sup> <http://www.vestifinance.ru/infographics/3763>

факт наличия в парке такого большого количества устаревшей техники говорит о сохраняющихся в течение длительного времени проблемах с потребительским спросом и покупательской способностью населения.

**Табл. 29. Структура российского парка легковых автомобилей в разрезе владения и возраста, шт.**

	Всего транспортных средств	В том числе находящихся в собственности			
		физических лиц	из них индивидуальных предпринимателей и фермеров	юридических лиц	из них в собственности иностранной
Легковые автомобили (М1 по ГОСТ Р 52051-2003)	43 383 783	41 402 088	175 228	1 981 695	81 325
в том числе	иностранных марок	21 488 859	20 589 228	68 661	899 631
	из них	с правым расположением рулевого управления	2 921 545	2 887 110	3 184
		произведенные на территории Российской Федерации	5 233 776	4 884 994	20 424
		произведенные в единичном экземпляре	913	840	73
		с года выпуска которых прошло до 1 года включительно	2 351 033	2 155 663	21 911
		с года выпуска которых прошло от 1 до 3 лет включительно	5 838 804	5 429 220	41 201
		с года выпуска которых прошло от 3 до 5 лет включительно	4 527 674	4 242 126	33 706
		с года выпуска которых прошло от 5 до 10 лет включительно	10 802 220	10 338 846	285 548
		с года выпуска которых прошло от 10 до 15 лет включительно	6 930 335	6 717 768	36 175
		с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	12 933 717	12 518 465	463 374

Источник: <http://www.1gai.ru/publ/514260-skolko-avtomobiley-zaregistrirovano-v-rossii.html>

Как видно из таблицы 29, в структуре российского парка 50% приходится на легковые автомобили иностранных марок. При этом из 21,5 млн. таких автомобилей только 5,2 млн. произведены на территории Российской Федерации. Таким образом, 37,5% парка – импортные легковые автомобили. Следовательно, принятая Правительством программа по переориентации

рынка на автомобили внутреннего российского производства имеет хороший базис и в смысле перспектив замены стареющей импортной техники на продукт российской сборки.

С точки зрения распределения по территории, крупнейший объем парка приходится на Центральный федеральный округ, в котором сосредоточено 30% от всего количества зарегистрированных в России автомобилей. За ним традиционно следует Приволжский федеральный округ с 20% от суммарного парка. Оставшиеся 50% распределены по прочим 6-ти округам.

**Табл. 30. Парк легковых автомобилей на 01.01.2015 в разрезе регионов, соотнесенный с показателями численности населения и средней заработной платы**

Регион России	Парк легковых автомобилей, млн. шт.	доля региона	Численность населения, млн. чел (на 01.01.2013)	доля региона	Средняя заработка плата, руб./чел. (на фев. 2015)	Отношение средней з/п в регионе к средней з/п в РФ
Центральный ФО	13,02	30,0%	38,68	27,0%	29 721,0	1,29
Приволжский ФО	8,72	20,1%	29,77	20,8%	19 596,8	0,85
Южный ФО	4,29	9,9%	13,91	9,7%	18 602,9	0,81
Сибирский ФО	5,16	11,9%	19,28	13,4%	18 322,1	0,79
Северо-Западный ФО	4,60	10,6%	13,72	9,6%	23 403,1	1,01
Уральский ФО	3,82	8,8%	12,20	8,5%	26 174,8	1,14
Дальневосточный ФО	1,78	4,1%	6,25	4,4%	25 325,9	1,10
Северо-Кавказский ФО	2,00	4,6%	9,54	6,7%	17 076,2	0,74
<b>ВСЕГО</b>	<b>43,38</b>	<b>100%</b>	<b>143,35</b>	<b>100%</b>	<b>23 058,0</b>	

Источник: Росстат, Автостат, ГИБДД РФ

Таблица 30 хорошо иллюстрирует, что мы имеем явную диспропорцию в соотношении доли регионов по численности населения и численности парка легковых автомобилей. Определяющим в такой диспропорции является разница в уровне дохода.

Так, например, Москва и Московская область не просто имеют высокий, по сравнению с подавляющим большинством прочих регионов, уровень автомобилизации, но и средний возраст автомобилей в парке здесь меньше, чем в среднем по России: в Москве – 9,8 лет, в Московской области – 10,3 года.

В этом смысле Сибирский, Северо-Кавказский и Приволжский регионы имеют хорошие перспективы для роста рынка и парка при условии увеличения среднего уровня доходов населения.

С точки зрения марочно – модельной структуры парка<sup>12</sup>, в нем преобладает техника производства ВАЗ. По оценкам Автостата, легковых автомобилей ВАЗ в российском парке на текущий момент 13,9 млн. штук, что соответствует доле в 32%. Все прочие марки идут с более

<sup>12</sup> Оценка Автостата на 01.07.2015

чем существенным отставанием. Так, ближайший преследователь ВАЗа, Тойота, представлена в российском парке долей лишь в 7% (3,06 млн. штук).

Закономерно, что и наиболее часто встречающимися в парке моделями автомобилей является продукция ВАЗа: в ТОР-10 моделей легкового парка первые восемь мест принадлежит автомобилям производства Волжского автомобильного завода.

**Табл. 31. Марочная структура парка легковых автомобилей РФ ТОР-30, в разрезе года выпуска, шт.**

Марки	Всего	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	ранее
VAZ	13 812 984	308 660	421 121	485 715	541 465	459 327	292 352	600 403	649 678	600 121	632 842	8 821 300
TOYOTA	3 030 410	120 976	148 629	129 603	122 803	94 859	55 953	252 594	184 329	137 877	106 267	1 676 520
NISSAN	1 658 063	111 615	139 547	146 763	141 813	89 036	29 028	161 677	129 069	83 814	64 316	561 385
CHEVROLET	1 346 956	86 052	166 313	210 960	167 224	104 708	58 157	170 819	149 950	75 306	58 505	98 962
RENAULT	1 267 615	167 379	198 306	178 977	151 796	99 207	58 306	116 567	100 075	73 772	25 711	97 519
FORD	1 258 538	40 345	84 526	111 442	106 813	82 548	46 603	180 626	157 329	119 610	54 299	274 397
VOLKSWAGEN	1 244 484	95 011	145 353	167 144	126 905	58 361	29 953	74 006	38 496	23 115	17 233	468 907
KIA	1 192 726	161 111	200 976	186 962	147 503	107 427	74 482	79 186	81 420	54 190	23 895	75 574
GAZ	1 186 655	20	13	4	10	4 669	2 327	16 342	34 818	38 130	39 469	1 050 853
HYUNDAI	1 125 078	150 599	173 545	166 491	156 612	69 365	28 070	122 078	68 891	44 355	41 066	104 006
AZLK	1 043 959	3	2	1	5	2	4	8	7	9	7	1 043 911
MITSUBISHI	977 774	52 594	67 008	77 039	65 204	45 388	9 186	120 138	95 688	66 225	53 696	325 608
OPEL	871 521	40 063	80 009	79 826	73 077	41 824	14 170	103 185	84 209	27 690	8 060	319 408
ZAZ	824 058	3	154	7 730	20 516	17 762	17 141	67 956	60 399	36 697	5 972	589 728
DAEWOO	706 621	9 043	32 681	74 332	81 342	68 834	32 632	76 242	80 975	59 059	42 786	148 695
HONDA	663 956	13 854	27 307	23 119	19 134	13 329	12 418	106 680	52 382	26 306	18 950	350 477
MAZDA	610 757	40 765	38 339	37 306	44 812	25 347	6 396	84 801	55 068	40 088	26 402	211 433
UAZ	594 690	18 128	18 658	25 046	26 885	20 802	13 654	18 940	25 411	21 129	18 188	387 849
SKODA	558 563	74 536	80 243	96 998	72 725	42 082	26 904	53 900	27 761	15 084	7 561	60 769
AUDI	555 319	24 814	33 747	34 498	24 377	18 566	15 923	20 909	18 209	12 569	8 571	343 136
MERCEDES	527 110	40 877	44 417	34 720	30 108	21 913	13 141	26 041	21 535	12 657	13 764	267 937
BMW	473 092	23 333	42 133	35 684	30 563	20 734	19 858	32 363	20 918	11 160	15 699	220 647
SEAZ	405 013	0	0	0	0	2	9	993	4 875	18 927	36 860	343 347
TAGAZ	361 056	54	1 370	7 202	24 795	25 071	27 995	97 690	65 433	40 557	39 772	31 117
SUZUKI	360 999	14 872	24 873	22 363	38 601	33 098	6 261	53 881	41 275	19 567	14 450	91 758
PEUGEOT	280 585	8 484	18 325	31 626	27 832	27 100	17 287	44 185	24 706	15 949	7 287	57 804
SUBARU	232 420	12 654	10 645	16 248	14 865	8 672	3 242	26 556	22 612	14 961	10 672	91 293
VOLVO	228 497	14 482	13 589	20 528	18 933	10 429	4 171	22 312	22 074	10 590	7 098	84 291
IZH	202 306	0	0	0	0	0	0	5	4	15	6 200	196 082
LEXUS	183 315	15 944	14 212	14 236	12 360	14 152	5 672	16 915	14 025	11 755	14 951	49 093

Источник:Автостат

Самыми популярными в парке моделями уже продолжительное время остаются LADA 2107 и LADA 2106 (по 4% у каждой модели). За ними следует LADA 2109 SAMARA (3,6%). Однако эти модели больше не производятся. Их доля в парке будет постепенно снижаться.

Из иностранных моделей наиболее часто встречающимися в парке являются FORD FOCUS и TOYOTA COROLLA. Это логично, в том числе с той точки зрения, что FOCUS и COROLLA давно собираются в России и конкурентоспособны по цене в сравнении с прочими моделями своего класса.

**Табл. 32. Модельная структура парка легковых автомобилей РФ ТОР-30, в разрезе года выпуска, шт.**

Марки	Всего	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ранее
2107 LADA	1752808	0	10	20	10977	79 171	89 874	41 076	130 296	147037	138417	1115930
2106 LADA	1748153	1	2	3	3	4	4	3	13	15	394	1747711
2109 SAMARA	1562956	2	19	20	28	50	20	68	93	100	1132	1561424
2121 NIVA	958553	11305	29747	35033	39063	43 263	28 341	17 008	16 636	20361	14474	703322
2101 LADA	837921	2	1	1	0	4	3	1	7	8	13	837881
2110 LADA	822817	0	5	9	14	24	8	8	20	31048	74439	717242
2114 SAMARA	781527	0	877	33326	50127	76 335	60 963	49 571	95 368	105730	94359	214871
2105 LADA	775408	1	0	1	4	2 098	28 561	8 926	24 555	29464	28815	652983
FORD FOCUS	709417	1721	21925	59191	87283	80 056	65 449	35 688	99 338	83551	69436	105779
COROLLA	666381	1653	20163	30741	31015	26 415	19 815	8 834	77 358	46433	41599	362355
2104 LADA	576954	0	4	51	16289	23 007	3 677	5 812	15 246	23307	21956	467605
2115 SAMARA	568909	0	2	669	8666	28 331	24 704	21 886	51 312	60852	70590	301897
RENAULT LOGAN	554498	8976	61524	49717	53339	80 564	61 055	46 714	68 090	66738	47132	10649
GAZ 3110 WOLGA	529591	0	4	2	1	5	2	155	11 973	28739	32131	456579
CHEVROLET NIVA	497970	10394	40114	50390	56138	52 747	32 470	21 859	45 017	43418	37285	108138
2112 LADA	461879	19	166	188	220	277	198	1 195	23 031	65945	68274	302366
SOLARIS	460563	31784	109855	109467	106847	102 015	202	0	1	1	2	389
ZAZ-968	451432	0	0	0	0	0	0	1	6	5	2	451418
DAEWOO NEXIA	414534	0	630	12362	46706	49 099	38 802	15 568	41 924	43777	38309	127357
UAZ 3151 HUNTER	413659	847	2754	3308	6338	9 531	10 642	7 791	10 049	15009	13495	333895
RIO	412951	27109	89547	88959	88217	46 673	28 304	12 332	1 567	3848	4324	22071
OKA	403587	0	0	0	0	0	2	9	993	4873	18927	378783
2170 PRIORA	395565	7271	25194	32687	50056	55 476	45 707	41 110	82 763	54300	31	970
MOSKWITSCH 412	393693	0	0	0	0	0	0	1	1	3	2	393686
2190 GRANTA	388197	22671	87475	158797	117637	1 001	6	1	5	4	3	597
GAZ 3102 WOLGA	362324	0	0	1	0	0	0	71	2 927	6070	5917	347338
PASSAT	354588	10	3799	6153	14207	16 735	10 020	7 391	24 774	13584	9520	248395
2108 SAMARA	350164	0	0	0	1	2	4	0	8	8	12	350129
ASTRA	347944	85	17487	38275	47747	52 667	30 651	9 553	49 780	35622	13950	52127
CAMRY	329097	9707	28363	29988	31736	20 906	15 010	8 182	32 645	25520	18171	108869

Источник:Автостат

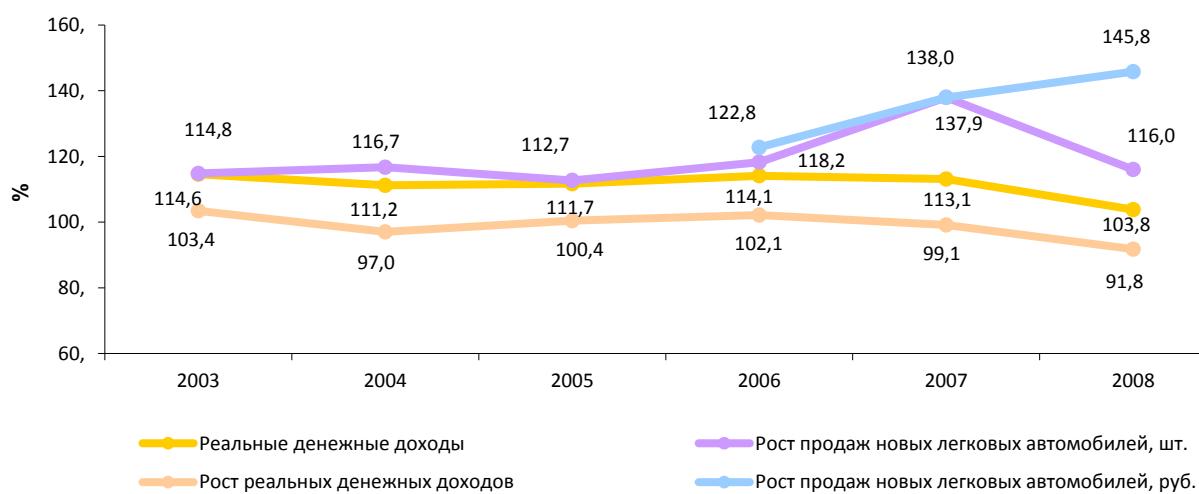
**ОБЩИЕ ВЫВОДЫ:**

Анализ российского парка легковых автомобилей позволяет говорить о наличии больших резервов для его дальнейшего увеличения, а значит и для роста российского рынка. Парк имеет выраженную региональную дифференциацию, связанную в первую очередь с разным уровнем дохода населения в разных субъектах Российской Федерации. При условии улучшения экономической ситуации, наибольшим потенциалом для роста парка обладают Сибирский, Северо-Кавказский и Приволжский федеральные Округа.

### 2.2.2. Текущее состояние российского рынка легковых автомобилей<sup>13</sup>.

Как мы уже отметили это выше, сегодняшнее положение на российском рынке легковых автомобилей может быть охарактеризовано как продолжительный спад продаж. При этом сложившаяся ситуация не является исключительной особенностью рассматриваемого нами рынка, а охватывает экономику России в целом.

Тем не менее, рынок легковых автомобилей имеет свою специфику, отражающуюся на его динамике. Во-первых, состояние парка легковых автомобилей в России позволяет надеяться на хорошие возможности для дальнейшего роста рынка. Во-вторых, после продолжительного периода «недопотребления», с начала 2000-х годов на фоне общей тенденции роста благосостояния населения в России активно начало развиваться направление автокредитования, что привело к опережающему росту продаж легковых автомобилей. В результате, российский рынок легкового автотранспорта стабильно рос в период с 2002 по 2008 год. При этом темпы его роста превышали темпы роста фактических доходов населения.



**Рис. 1. Соотношение реальных доходов населения<sup>14</sup> и темпов продаж новых легковых автомобилей (данные Росстата)**

<sup>13</sup> Рассмотрение рынка в разрезе классов автомобилей, типов кузова и мощности двигателя выходит за рамки данного обзора.

Как видно из приведенного графика, в период интенсивного роста рынка с 2002 по 2008 год, темпы увеличения даже просто физических объемов продаж новых автомобилей в России стабильно превышали рост реальных денежных доходов. Доступные же за 2006–2008 гг. данные о стоимостном объеме продаж новых легковых автомобилей только подтверждают вывод об опережающем росте рынка автомобилей. Иными словами, потребитель смело брал автомобиль в кредит, будучи уверенным в своем будущем финансовом положении.

В результате, когда в конце 2008 года в стране произошел экономический кризис, падение спроса на российском рынке легковых автомобилей было обвальным – в 2 раза по сравнению с предкризисным пиком продаж.

**Табл. 33. Продажи новых легковых автомобилей в России, тыс. шт.**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
продано легковых автомобилей	1711	2361	2739	1365	1780	2480	2759	2608	2340
прирост (снижение) к предыдущему году в тыс. шт.		+650	+378	-1374	+415	+700	+279	-151	-268
прирост (снижение) к предыдущему году в процентах		+38,0%	+16,0%	-50,2%	+30,4%	+39,3%	+11,3%	-5,5%	-10,3%

Источник:Автостат

В 2009 и 2010 годах объем продаж на рынке был низким по сравнению с пиковым докризисным уровнем 2007–2008 годов. И только в 2011 году, когда последствия кризиса были в значительной степени преодолены российской экономикой, рынок показал объем спроса, сопоставимый с 2007 годом. По нашим оценкам, на большом фактическом приросте продаж 2011 года сказался и так называемый «эффект отложенного спроса», когда потребители, планировавшие покупку непосредственно перед кризисом, отложили ее до лучших времен.

В 2012 году мы уже наблюдали замедление темпов роста рынка, как в его абсолютном, так и в относительном выражении. По итогам 2013 года рынок показал отрицательный прирост (-5,5% к 2012 году), а в 2014 году тенденция снижения объемов продаж только усилилась (-10,3% к уровню предыдущего года).

Данные о стоимостных объемах продаж демонстрировали положительный рост объемов продаж в период с 2010 по 2014 год. Однако с 2011 года прирост сократился в 3 раза: с +31% по итогам года в 2011 году, до +10% – в 2014 году. При этом необходимо учесть, что в 2014 году произошла девальвация рубля, и прирост рынка в долларовом эквиваленте был отрицательным (-16%).

**Табл. 34. Розничная продажа новых легковых автомобилей, млрд. руб.**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
продано, млрд. руб.	436,4	601,9	877,6	663,9	794,9	1 041,4	1 246,7	1 453,5	1 595,3
прирост (снижение) к предыдущему периоду	+23%	+38%	+46%	-24%	+20%	+31%	+20%	+17%	+10%

Источник:Росстат

<sup>14</sup> Реальные денежные доходы – это относительный показатель, исчисленный путем деления индекса名义ального размера денежных доходов населения на индекс потребительских цен за соответствующий временной период.

**Табл. 35. Продажи новых легковых автомобилей в России в разрезе происхождения марки**

Категории легковых автомобилей	продажи, тыс.шт.			продажи млрд. долл. США		
	2013	2014	прирост (снижение)	2013	2014	прирост (снижение)
отечественные марки	480	410	-15%	5,9	4,4	-25%
иномарки российского производства	1310	1280	-2%	34,6	30,6	-12%
импортные новые автомобили	810	650	-20%	28,5	23,2	-19%
всего	2600	2340	-10%	69	58,2	-16%

Источник: PwC

Рассматривая рынок в разрезе происхождения автомобиля и его марки, мы видим, что, согласно опубликованным PricewaterhouseCoopers (PwC) данным, наиболее устойчивое положение с наступлением кризиса имели иномарки российского производства, спрос на которые сократился в 2014 году в наименьшей степени.

Доступные на момент написания отчета данные об объемах продаж легковых автомобилей в России за 9 месяцев 2015 года демонстрируют, что тренд падения объемов сбыта не просто сохраняется, но даже значительно усилился. В январе-сентябре 2015 года было продано 969,8 тыс. штук новых легковых автомобилей, что на 41% меньше, чем в аналогичный период годом ранее.

По информации PwC, в текущем году сохраняется тенденция опережающего сокращения продаж новых иностранных автомобилей: падение на 55% за январь-сентябрь текущего года к аналогичному периоду годом ранее. При этом ускорилось падение продаж иномарок российского производства: -39% в том же базисе сопоставления. Объем продаж традиционных отечественных марок сократился на 34%.

Оцениваемый PwC долларовый объем продаж упал на 61% при сопоставлении 9 месяцев 2015 и 9 месяцев 2014 года.

**Табл. 36. Продажи новых легковых автомобилей в России поквартально, тыс. шт.**

	1 кв. 2014	2 кв. 2014	3 кв. 2014	4 кв. 2014	1 кв. 2015	2 кв. 2015	3 кв. 2015
продано легковых автомобилей	555,5	553,3	524,3	704,4	275,2	325	369,6
прирост (снижение) к предыдущему кварталу		-0,4%	-5,2%	34,4%	-60,9%	18,1%	13,7%

Источник: Автостат

На сегодняшний день мы наблюдаем заметное ослабление влияния такого драйвера продаж, как кредитование покупки автомобиля. Так, если «на пике» рынка в 2012 году, по сведениям, предоставленным Национальным бюро кредитных историй (НБКИ), доля новых легковых автомобилей, купленных в кредит, составляла 36,7%, и она продолжила свой рост в 2013 году (48%), то по итогам 2014 года аналогичный показатель составил уже только 40,5%. По данным за январь-сентябрь 2015 года, доля проданных в кредит автомобилей смогла достичь лишь 32,6%.

Такая статистика отражает произошедшее ухудшение покупательной способности населения. Также следует отметить, что достигнутые результаты были показаны на фоне государственной программы поддержки автокредитования, то есть падение могло быть существенно большим.

**Табл. 37. Доля новых легковых автомобилей, проданных в кредит**

	2011	2012	2013	9 мес. 2013	2014	9 мес. 2014	9 мес. 2015
доля проданных в кредит автомобилей	33,2%	36,7%	48,0%	47,4%	40,5%	42,7%	32,6%

Источник:НБКИ

Тем не менее, текущие данные говорят о том, что в 2015 году нарастаёт объем невыплат по выданным ранее автокредитам, что, во-первых, подтверждает сделанный ранее вывод об ухудшении благосостояния населения, а во-вторых, накладывает ограничения на этот возможный драйвер продаж, даже с учетом государственной поддержки кредитования.

**Табл. 38. Динамика коэффициента просроченной задолженности<sup>15</sup> по автокредитам в 2015 году**

Дата	Коэффициент просроченной задолженности, %
на 01.01.2015 г.	6,9
на 01.04.2015 г.	7,7
на 01.07.2015 г.	8,3
на 01.10.2015 г.	8,4

Источник:НБКИ

Если говорить о ценовой динамике, то мы видим, что на рынке имеется устойчивая разница в средней цене между новым импортным автомобилем и автомобилем, собираемым в России. Поддержаный импортный автомобиль превосходит в цене новый легковой автомобиль отечественной марки, но уступает собранному в России автомобилю иностранной марки.

Самыми дорогими на рынке стабильно являются новые импортные автомобили, а самыми дешевыми – легковые автомобили отечественных марок. Цена новой импортной машины в среднем более чем в 2 раза превышает цену на новый автомобиль традиционной российской марки.

Соотнесение темпов роста цен между приведенными в таблице 38 категориями позволяет более наглядно увидеть один важный момент: остановку роста цен в сегменте импортной поддержанной техники, наблюдавшуюся на протяжении 2013-2014 годов. Это является дополнительным косвенным подтверждением роста объемов предложения на вторичном рынке, совпавшим с ухудшением экономического положения россиян.

<sup>15</sup> Отношение остатка по займам, выплаты по которым просрочены более чем на 30 дней, к общему объему выданных кредитов с поправкой на ряд отраслевых параметров

**Табл. 39. Средние за период потребительские цены на различные категории легковых автомобилей, тыс. руб.**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	9 мес. 2015
Легковой автомобиль импортный новый	670,7	698,2	739,6	754,4	786,0	829,4	1 251,5
Легковой автомобиль импортный подержанный	430,6	432,8	454,2	489,0	492,1	487,8	685,4
Легковой автомобиль иностранной марки	438,0	475,0	492,1	517,9	543,2	569,6	865,5
Легковой автомобиль отечественный новый	235,0	255,4	274,8	293,8	320,3	333,3	517,2

Источник:Росстат

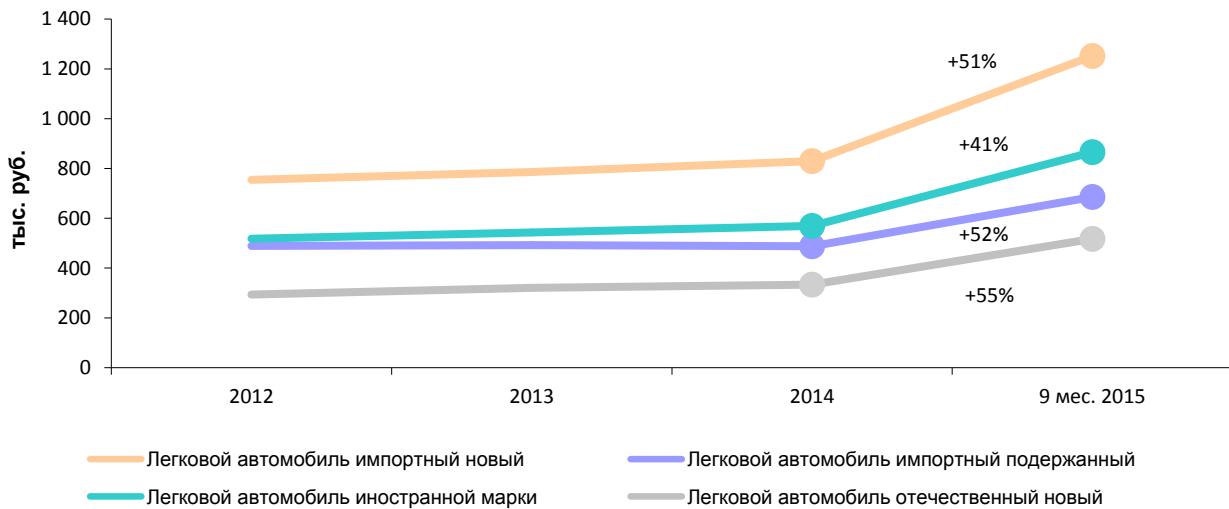
Справедливость такого вывода доказывают и данные Автостата, согласно которым количество проданных на вторичном рынке легковых автомобилей в 2014 году составило 6 млн. 099 тыс. штук, что на 6% превысило результат 2013 года.

**Табл. 40. Прирост средних потребительских цен на различные категории легковых автомобилей**

	2010	2011	2012	2013	2014	9 мес. 2015
Легковой автомобиль импортный новый	+4,1%	+5,9%	+2,0%	+4,2%	+5,5%	+50,9%
Легковой автомобиль импортный подержанный	+0,5%	+4,9%	+7,7%	+0,6%	-0,9%	+40,5%
Легковой автомобиль иностранной марки	+8,4%	+3,6%	+5,2%	+4,9%	+4,9%	+52,0%
Легковой автомобиль отечественный новый	+8,7%	+7,6%	+6,9%	+9,0%	+4,0%	+55,2%

Источник:Росстат

На графике, иллюстрирующем изменение средних потребительских цен, особенно заметен их «скачок», произошедший в текущем году. Помимо возросших издержек у предприятий, занятых производством и реализацией легковых автомобилей, такой быстрый рост был обусловлен и тем, что в 2014 году с рынка «ушли» модели, себестоимость и цена которых была сформирована до девальвации рубля.



**Рис.2. Средние потребительские цены на автомобили (Росстат)**

Анализ структуры продаж новых легковых автомобилей в разрезе федеральных округов говорит об устойчивом сохранении дисбаланса продаж, прежде всего, в пользу Центрального федерального округа. При этом совокупная доля Москвы и Московской области стабильно превышает 20%-ный уровень от суммарного результата общероссийских продаж, посчитанного на денежном базисе.

**Табл. 41. Доля регионов в продажах новых легковых автомобилей, посчитанная на основе стоимостных данных**

	2010	2011	2012	2013	2014	6 мес. 2015
Центральный ФО	36%	37%	34%	32%	33%	35%
в т.ч. г. Москва	20%	19%	16%	14%	15%	15%
Московская область	7%	8%	6%	6%	6%	7%
Северо-Западный ФО	9%	9%	10%	10%	10%	10%
в т.ч. г. Санкт-Петербург	5%	5%	6%	7%	7%	7%
Южный ФО	8%	8%	9%	11%	10%	9%
Северо-Кавказский ФО	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Приволжский ФО	21%	20%	21%	21%	21%	19%
Уральский ФО	12%	12%	12%	12%	12%	12%
Сибирский ФО	9%	9%	10%	9%	8%	9%
Дальневосточный ФО	2%	2%	1%	2%	2%	2%

Источник: Росстат

Как мы уже говорили в части, касающейся состояния парка легковых автомобилей в России, такая ситуация объясняется разницей в среднем уровне доходов населения, значительно варьирующимся в зависимости от региона. При этом помимо того, что в таких регионах, как Москва и Московская область, а также Санкт-Петербург, парк увеличивается опережающими темпами и приближается к насыщению, формируется модель рынка, при которой б/у автомобиль из Москвы «уходит» в регионы с более низким уровнем дохода.

Наличие существенной разницы в уровне доходов населения в зависимости от региона и ее влияние на рынок новых легковых автомобилей лишний раз подтверждается данными НБКИ. Из них отчетливо видна разница в среднем размере выданного автокредита.

**Табл. 42. Средний размер выданного автокредита в ТОР-5 регионов с наибольшими объемами автокредитования**

Регион	Средний размер выданного автокредита (сентябрь 2015 г.)
Москва	871 823р.
Республика Татарстан	453 916р.
Санкт-Петербург	683 008р.
Московская область	701 654р.
Республика Башкортостан	447 131р.

Источник: НБКИ

Что касается состояния рынка в разрезе ключевых игроков, то лидерство на нем сохраняет альянс «АВТОВАЗ-Renault-Nissan», объединяющий соответствующие бренды. Доля продаж концерна стабильно составляет около 30% от суммарной емкости российского рынка, посчитанной в количественном выражении. За ним следует концерн Hyundai-KIA, продажи которого на рынке занимают 20%-ную долю. Замыкает тройку лидеров группа Volkswagen с 10%-ной долей на российском рынке. Таким образом, на ТОР-3 игроков приходится 60% всего количественного объема рынка. В целом, такое соотношение является довольно устойчивым и единственное, что мы видим по тенденциям 2015 года, это увеличение доли Hyundai-KIA.

Среди самых продаваемых в России моделей легкового автотранспорта безусловными лидерами являются недорогие модели, производимые в России.

Помимо тех преимуществ, которые они получили в результате девальвации рубля, дополнительное содействие им оказывают адресные правительственные меры по поддержке автопрома, еще более повышающие их конкурентоспособность.

**Табл. 43. Продажи ТОР-12 игроков российского авторынка<sup>16</sup>**

	продажи, тыс.шт.			доля рынка, %		
	9 мес. 2014	9 мес. 2015	прирост (снижение)	9 мес. 2014	9 мес. 2015	прирост (снижение)
AVTOVAZ- RENAULT-NISSAN	544,1	390,2	-28,3%	30,6	32,7	+2,1
HYUNDAI-KIA	270,3	239,1	-23,0%	15,2	20	+4,8
VW Group	193,4	120,3	-37,8%	10,9	10,1	-0,8
TOYOTA Group	129,4	87,9	-32,1%	7,3	7,4	+0,1
GM Group	138,4	55,4	-60,0%	7,8	4,6	-3,2
MERCEDES-BENZ	42,3	38,8	-8,2%	2,4	3,3	+0,9
ГАЗ ком.авт.	48,2	36,9	-23,4%	2,7	3,1	+0,4
FORD	44,9	26,5	-40,9%	2,5	2,2	-0,3
УАЗ	30,1	32,5	7,9%	1,7	2,7	+1
MAZDA	35,3	20,9	-40,6%	2	1,8	-0,2
MITSUBISHI	52,5	28,1	-46,5%	2,9	2,4	-0,5
BMW Group	27,5	22,1	-19,7%	1,5	1,9	+0,4

Источник: На базе данных Ассоциации Европейского Бизнеса

<sup>16</sup> С учетом легкой коммерческой техники (LCV)

Табл. 44. ТОП-25 самых продаваемых моделей новых автомобилей в России, шт.

Место	Модель	9 мес. 2015	9 мес. 2014	прирост (снижение), %
1	Lada Granta	90 345	112 078	-19,4
2	Hyundai Solaris	85 540	84 439	+1,3
3	KIA New Rio	71 650	66 416	+7,9
4	VW Polo	31 378	44 558	-29,6
5	Renault Logan	31 312	40 365	-22,4
6	Renault Duster	30 108	56 789	-47
7	Lada Largus	29 777	47 529	-37,3
8	Lada Kalina	29 104	49 880	-41,7
9	Lada 4x4	27 470	29 384	-6,5
10	Toyota Camry	23 275	24 708	-5,8
11	Chevrolet Niva	22 318	28 875	-22,7
12	Renault Sandero	22 087	26 728	-17,4
13	Lada Priora	21 333	35 192	-39,4
14	Toyota RAV 4	20 749	26 746	-22,4
15	Nissan Almera	20 548	33 942	-39,5
16	Datsun on-DO	19 623	520	-
17	Skoda Rapid	17 762	11 968	+48,4
18	Skoda Octavia A7	16 522	27 344	-39,6
19	Hyundai ix35	15 013	25 330	-40,7
20	KIA New Cee'd	14 788	21 412	-30,9
21	KIA Sportage	14 443	20 582	-29,8
22	Nissan X-Trail	14 264	17 029	-16,2
23	UAZ Patriot	13 724	12 736	+7,8
24	Mazda CX-5	13 608	17 020	-20
25	Mitsubishi Outland	12 057	17 574	-31,4

Источник: На базе данных Ассоциации Европейского Бизнеса

Интересно сопоставить, в каких именно регионах лидируют модели, показавшие самый высокий результат по объему продаж. Лидер российского рынка LADA Granta первенствует в 49 регионах страны. Следующий в списке – Hyundai Solaris – был признан самым продаваемым в 15-ти регионах. KIA RIO была лидером продаж в пяти. Обращает на себя внимание, что в большинстве регионов первенствовала модель с самым дешевым ценовым позиционированием по сравнению с прочими лидерами. Так, заявленные текущие цены<sup>17</sup> на Granta в автосалонах составляют около 300 тыс. руб. для базовой комплектации. В то время как Solaris стоит 450 тыс. руб. и выше. Закономерно, что Hyundai Solaris стал лидером в более богатых регионах, таких как Москва и Московская область, Санкт-Петербург.

<sup>17</sup> Ноябрь 2015 года; взято:

<http://www.autonet.ru/auto/search?CardView=False&MarkId=87&ModelId=2814&BodyTypeId=&YearFrom=2014&YearTo=2015&PriceTo=>

Табл. 45. Лидерство моделей в разрезе регионов (итог 9 мес. 2015 года)

модель	регион	модель	регион
LADA Granta	Алтайский край	LADA Granta	Тверская обл.
	Архангельская обл.		Томская обл.
	Астраханская обл.		Удмуртия
	Белгородская обл.		Ульяновская обл.
	Брянская обл.		Челябинская обл.
	Владимирская обл.		Чувашия
	Волгоградская обл.		Ярославская обл.
	Вологодская обл.		
	Воронежская обл.		Иркутская обл.
	Забайкальский край	Hyundai Solaris	Калининградская обл.
	Ивановская обл.		Калужская обл.
	Кабардино-Балкария		Краснодарский край
	Кемеровская обл.		Красноярский край
	Кировская обл.		Москва
	Костромская обл.		Московская обл.
	Курганская обл.		Ненецкий АО
	Курская обл.		Адыгея
	Липецкая обл.		Алтай
	Новгородская обл.		Ростовская обл.
	Новосибирская обл.		Санкт-Петербург
	Омская обл.		Свердловская обл.
	Оренбургская обл.		Ханты-Мансийский АО
	Орловская обл.		Ямало-Ненецкий АО
	Пензенская обл.	KIA Rio	Ленинградская обл.
	Пермский край		Нижегородская обл.
	Псковская обл.		Коми
	Башкортостан		Тульская обл.
	Бурятия		Тюменская обл.
	Ингушетия	LADA Priora	Карачаево-Черкессия
	Карелия		Дагестан
	Марий Эл		Калмыкия
	Мордовия		Чечня
	Северная Осетия-Алания	UAZ Patriot	Еврейская АО
	Татарстан		Камчатский край
	Тыва		Магаданская обл.
	Хакасия		Якутия (Саха)
	Рязанская обл.	LADA 4x4	Амурская обл.
	Самарская обл.		Сахалинская обл.
	Саратовская обл.	Toyota RAV4	Приморский край
	Смоленская обл.		Хабаровский край
	Ставропольский край	Renault Duster	Мурманская обл.
	Тамбовская обл.	Toyota Hilux	Чукотский АО

Источник: Автостат

**ОБЩИЕ ВЫВОДЫ:**

Российский рынок новых легковых автомобилей находится в фазе нарастающего спада: темпы снижения его объемов усилились по сравнению с уровнем годичной давности. Принятые Правительством меры смогли лишь смягчить тренд, но были не в силах качественно повлиять на рыночную ситуацию. К исходу третьего квартала текущего года стали отчетливо видны проблемы в одном из ключевых драйверах рынка – автокредитовании: падает доля автомобилей, купленных в кредит, в общей структуре продаж, растет объем невыплат по текущим кредитам. На фоне падающего рынка преимущество получили те марки и модели, чья цена в меньшей степени зависит от девальвации, и спрос на которые поддерживается государством посредством специальных программ его стимулирования.

### **2.2.3. Потребительские ожидания и оценка текущего состояния потребительского спроса**

Уже продолжительный период времени Всероссийский центр исследования общественного мнения (ВЦИОМ) проводит исследование потребителей на российском рынке легковых автомобилей. Получаемые ВЦИОМом данные дают хорошее представление о долгосрочных изменениях потребительских ожиданий и их текущей оценке.

Актуальный опрос был проведен 14–15 марта 2015 г. Опрошено было 1600 человек в 132 населенных пунктах в 46 областях, краях и республиках России. Оценочная статистическая погрешность исследования не превышает 3,5%.

Помимо очевидных выводов, что основной объем спроса сосредоточен в сегменте населения, оценивающимся как «обеспеченный», данные ВЦИОМа позволяют получить больше информации об изменениях в потребительском поведении, произошедших в связи с ухудшением экономической ситуации.

Так, сумма, которую потребитель готов потратить на новый автомобиль, составила в 2015 году 9 254 долл. США. В 2014 году потенциальный покупатель был готов отдать 13 097 долл. США. Таким образом, в долларовом эквиваленте сумма упала на 29%. Важно, что этот показатель падает уже второй год подряд. В 2013 году сумма, которую потребитель готов потратить на новый автомобиль, оценивалась в 14 122 долл. США.

**Табл. 46. Средняя заявленная сумма приобретения автомобиля, долл. США.**

**Какую сумму Вы планируете потратить на покупку автомобиля?**  
(открытый вопрос, один ответ, % от тех, кто планирует приобрести автомобиль, средняя сумма в долларах)

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Средняя сумма (в долларах)	9.940	10.932	12.766	11.543	13.631	12.922	14.122	13.097	9.254
Прирост (снижение) по отношению к предыдущему году (в %)			10	17	-10	18	-5	9	-7

Источник: ВЦИОМ, \* 1 долл. США = 60 руб.

Что касается автомобиля, который потребитель рассматривает в качестве возможного приобретения, то характерной тенденцией 2015 года является рост интереса потенциальных покупателей к такой категории техники, как «подержанные автомобили иностранных марок».

Такое поведение можно объяснить двояко. С одной стороны, иностранный автомобиль продолжает восприниматься потребителем как более качественный, а с другой стороны, соотношение цены на новые и б/у автомобили иностранных марок существенно изменилось за последние два года, делая покупку подержанного авто еще более выгодной.

**Табл. 47. Категория автомобиля, который готов приобрести потенциальный покупатель**

**Какой автомобиль Вы хотите приобрести?**

(закрытый вопрос, один ответ, % от тех, кто планирует приобрести автомобиль)

	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Новый, отечественной марки (2014 год выпуска и позже)	35	22	22	19	15	14	15	11	14
Подержанный, отечественной марки (до 2014 года)	19	15	11	10	9	12	11	15	13
Новую «иномарку» (2014 год и позже)	19	25	28	29	32	35	41	38	29
Поддержанную «иномарку» (до 2014 года)	20	24	23	24	30	32	30	29	40
Затрудняюсь ответить	7	14	15	18	14	7	4	7	4

Источник: ВЦИОМ, \* В предыдущие годы вопрос задавался относительно более ранних годов выпуска

Если говорить об источнике средств, который потребитель готов использовать при возможной покупке, то основной тенденцией, характерной для текущего года, стал явный отход потенциального покупателя от кредитных инструментов приобретения автомобиля.

Такая тенденция является в том числе и показателем неуверенности покупателя в устойчивости своих будущих доходов.

**Табл. 48. Предполагаемый источник средств на приобретение автомобиля**

**Каким образом Вы планируете приобрести автомобиль?**

(закрытый вопрос, один ответ, % от тех, кто планирует приобрести автомобиль)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Оформить покупку сразу за счет собственных средств	27	29	35	37	32	27	46
Купить в кредит	30	37	38	46	53	58	35
Купить на деньги, взятые в долг у родственников, друзей	6	11	12	8	8	5	12
Затрудняюсь ответить	37	24	15	9	7	10	7

Источник: ВЦИОМ

Обращает на себя внимание тот факт, что 39% респондентов заявили о своей неготовности в принципе приобретать автомобиль по причине его высокой стоимости и собственной неспособности сделать такую покупку без серьезных последствий для своей финансовой безопасности. Другим важным моментом является аргументация отказа от приобретения машины пробками на дорогах и проблемами с парковкой. В перспективе несоответствие развития инфраструктуры и объемов наличного парка автомобилей может стать серьезным фактором, тормозящим рост рынка.

И что важно, точно такая же доля респондентов использовала аналогичную аргументацию при опросе, проводившемся в 1989 году.

**Табл. 49. Аргументация отказа от приобретения автомобиля**

**Если Вы не хотите покупать автомобиль, то почему?**  
(закрытый вопрос, любое число ответов)

	1989*	2015
Слишком высокая цена на автомобили, не хочу делать долги или отказывать себе в необходимом	39	39
Не имею ничего против автомобиля, сам являюсь автовладельцем	14	24
Большие пробки на дорогах*	-	11
Нехватка парковок*	-	7
Трудности ремонта автомобиля	12	6
Несоответствие технических свойств автомобиля его высокой цене	13	4
Частые поломки автомобиля из-за производственного брака	7	3
Из соображений экологии*	-	3
по другим причинам	16	10
Затрудняюсь ответить*	-	19

Источник: ВЦИОМ, \*в 1989 г. данные варианты ответов не предлагались

Другим важным моментом, осложняющим жизнь автовладельцу, 64% респондентов назвали большие расходы на содержание автомобиля «на ходу». В случае сохранения кризисных явлений в экономике, через 1–2 года этот фактор может существенно сказаться на рынке легковых автомобилей, в том числе и посредством «давления» через рынок подержанных машин.

#### ОБЩИЕ ВЫВОДЫ:

Проведенный ВЦИОМ целевой опрос демонстрирует очевидное изменение потребительского поведения и ожиданий, обусловленное текущими негативными явлениями в экономике. Потенциальный покупатель в большой массе негативно оценивает собственное финансовое положение и не видит ближайших перспектив для его улучшения. По крайней мере там, где это касается его возможности приобрести и содержать автомобиль. Дополнительным фактором, который в будущем может только увеличить свое влияние на рынок, является воспринимаемое потребителем несоответствие развития инфраструктуры (наличие парковки, пропускная способность дорог) растущему парку автомобилей.

### 3. НАПРАВЛЕНИЯ И РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В УСЛОВИЯХ СОКРАЩЕНИЯ СПРОСА НА РЫНКЕ АВТОМОБИЛЕЙ

Как мы уже отмечали в разделе 1.2.1 «Описание базовых драйверов государственной политики в отношении отрасли», в 2014 году ситуация на российском автомобильном рынке выглядела как нарастающий спад, что заставило Правительство неотложно принять ряд мер, направленных на его поддержку.

В частности, с 1 сентября 2014 года заработала новая государственная программа обновления автотранспортных средств. Однако в этот раз возможности для участия в ней были значительно расширены:

- Во-первых, под действие обновленной программы утилизации попали не только автомобили, собранные в России и утвержденные отдельным списком Минпромторга, как это было в прошлый раз, но и модели иностранной сборки. Единственным условием стало наличие соглашения о промышленной сборке в РФ у самой компании-производителя.
- Во-вторых, в новой программе, помимо непосредственно сдачи автомобиля в утиль, был задействован механизм «trade-in» (сдача своего старого авто дилеру для перепродажи в засчет стоимости нового).
- В-третьих, при утилизации машины ее минимально возможный возраст был понижен с 10-ти до 6-ти лет, а возраст автомобиля, предназначенного для обмена на новый с использованием «trade-in», никак не ограничивался.

Из перечисленного мы видим, что новая программа в гораздо большей степени направлена на поддержку именно рынка, а не просто создания локальных преимуществ для выбранных производителей.

Тем не менее, к исходу 2014 года уже было ясно, что хоть принятые Государством меры и оказали поддержку рынку, качественно повлиять на падающий тренд спроса они не в силах.

В результате, на совещании, проведенном Премьер-министром РФ Д.А. Медведевым 2 декабря 2014 года и посвященном мерам поддержки российского автомобильного рынка, помимо возобновления в 2015 году программы льготного автокредитования и продолжения программы обновления автотранспортных средств, Минпромторгу, Минэкономразвития и Минфину были дано задание проработать ряд дополнительных мероприятий в рамках господдержки российского автомобильного рынка. В частности, Минпромторгу России и ФАС было дано поручение следить за динамикой цен на металлопрокат, который поставляется производителям транспортных средств, а также за ценами на основные виды материалов, которые используются при производстве автомобилей и компонентов.

Минфину, Минпромторгу и Минэкономразвития совместно с федеральными органами исполнительной власти была поставлена задача проработать вопрос изменения действующего налогового законодательства (с 2016 или 2017 года) в части механизма исчисления транспортного налога. Суть задачи состоит во внесении изменений в действующую систему начисления налога, с целью учета в его начислении экологических и возрастных характеристик автомобиля. Дополнительно, Минтруда, Минфину, Минэкономразвития и Минпромторгу России предлагалось рассмотреть возможность использования на приобретение автомобилей средств материнского капитала. Отдельным направлением работы был назван вопрос

применения мер тарифной и нетарифной защиты российского рынка транспортных средств и автокомпонентов, учитывающих обязательства Российской Федерации в рамках ВТО и складывающейся мировой практики в этой области.

В презентации заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации А.В. Дутова «О мерах поддержки российского рынка автомобильной техники» от 10.12.2014 года была дана структурированная информация по предпринимаемым правительством шагам в рассматриваемом сегменте рынка (в части, касающейся легкового транспорта):

**Табл. 50. Действующие меры государственной поддержки автомобильной промышленности**

<b>Действующие меры государственной поддержки автомобильной промышленности</b>		
<b>п/п</b>	<b>Мероприятие</b>	<b>Результаты</b>
1	Реализация режима «промышленной сборки» моторных транспортных средств, их узлов и агрегатов	Действует 21 соглашение по производству автомобилей, 84 соглашения по производству автокомпонентов. Доля автомобилей, произведенных в режиме «промышленной сборки», составила 61,8% от объема производства в Российской Федерации
2	Предоставление субсидий на техническое перевооружение предприятий автомобилестроения (с продлением на кредиты, привлеченные в 2014 году)	17 автопроизводителей и 24 предприятия-производителя автокомпонентов получили в 2014 г. субсидии на компенсацию части процентной ставки по кредитам, привлеченным на техническое перевооружение в общем объеме 4,3 млрд. руб.
3	Субсидирование перевозок автомобилей, произведенных в Дальневосточном федеральном округе, в другие регионы страны	В 2014 г. субсидирована перевозка 40 000 автомобилей на сумму 3 млрд. руб. Производство автомобилей в Дальневосточном федеральном округе в 2014 г. выросло на 2,7% и составило 57 696 шт.
4	Финансирование прикладных исследований и разработок, а также важнейших инновационных проектов	Профинансирано 46 государственных контрактов на сумму 9 млрд. руб.

<b>Дополнительные меры государственной поддержки автомобильной промышленности во втором полугодии 2014 г.</b>		
1	Прямые государственные закупки со стороны Федеральных органов исполнительной власти РФ. В 2014 г. МВД России и Федеральным медико-биологическим агентством России закуплено на 2,6 млрд. руб.	в части легковых автомобилей – 2 083 штук (0,1% рынка)
2	Введение запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для обеспечения государственных и муниципальных нужд	В 2015 г. прогнозируется закупка 2 900 легковых автомобилей (0,1% рынка)

## Продолжение таблицы 50

Дополнительные меры государственной поддержки автомобильного рынка, предлагаемые к реализации с 2015 г.		
1	Ограничение сроков коммерческой эксплуатации колесных транспортных средств	Ежегодная замена не менее 21 000 легковых автомобилей (0,8% рынка)
2	Модернизация механизма исчисления транспортного налога с целью учета экологических и возрастных характеристик транспортных средств	Ежегодная замена порядка 40 000 штук легковых автомобилей (1,6% рынка)
3	Установление приоритета российских товаров при осуществлении закупок подконтрольными государству юридическими лицами	Увеличение продаж легковых автомобилей на 11 240 шт. (0,4% рынка)
4	Актуализация Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года	Расширение мер поддержки производителей автокомпонентов и обеспечение выполнения требований по локализации производств в рамках новых автосборочных проектов

Источник: Минпромторг РФ

Ближе к середине 2015 года в России были запущены две новые программы государственной поддержки рынка автомобилей, на реализацию которых в текущем году из федерального бюджета было выделено 4 млрд. рублей.

Во-первых, это вступившая в силу 1 апреля 2015 года программа льготного автокредитования, в соответствии с условиями которой, при внесении заемщиком предоплаты за приобретаемый в кредит автомобиль в размере не менее 20% его стоимости, ставка по кредиту снижается на субсидируемую государством сумму в размере 2/3 ключевой ставки Банка России, действующей на дату заключения кредитного договора.

Во-вторых, 15 мая текущего года стартовала программа льготного лизинга, суть которой заключается в субсидировании части авансового платежа по договорам лизинга автомобильной техники всех категорий с юридическими, физическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Согласно этой программе, выпадающие доходы участников в программе лизинговых организаций в размере 10% от цены колесных автотранспортных средств (но не более 500 тыс. рублей на один предмет лизинга и 5 млн. рублей на одного лизингополучателя) будут возмещаться за счет средств федерального бюджета.

В соответствии с пресс-релизом Минпромторга, три госпрограммы стимулирования спроса (обновление парка, автокредитование и автолизинг) совокупно позволили в январе-сентябре 2015 года дополнительно реализовать 418 тысяч автомобилей всех категорий, на которые приходится 33,5% от всего автомобильного рынка. В частности, по состоянию на 11 октября, по льготному автокредитованию реализовано 171 тыс. авто, по программе обновления парка – 262 тыс. авто, по льготному лизингу – 28 тыс. автомобилей.

Следующим шагом по поддержке автомобильного рынка, возможно, станет индексация утилизационного сбора. Подтверждением этому служат слова Главы Минпромторга Дениса Мантурова, произнесенные им в сентябре текущего года на II-м Межрегиональном форуме РФ и Белоруссии в Сочи. Министр озвучил позицию своего ведомства о необходимости проиндексировать утилизационный сбор на 30–60% в 2016 году.

Отдельным направлением господдержки является прямая помощь автопроизводителям. По информации Минпромторга, в текущем году Государством было выделено 6,8 млрд. рублей на субсидирование части затрат на уплату процентов по кредитам, привлеченным на техническое перевооружение и модернизацию производств. Программа субсидирования производителей<sup>18</sup> работает как для автопроизводителей, так и для производителей компонентов.

#### ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

Как мы уже отметили, принятые Правительством меры пока были не в силах изменить тренд на снижение емкости рынка легковых автомобилей. Тем не менее позитивный эффект от них в виде снижения темпов этого падения очевиден. Государство расширяет свою поддержку по мере ухудшения ситуации на рынке, что выглядит вполне адекватной стратегией. При этом параллельно решается вопрос упрочнения положения на рынке именно тех компаний, кто осуществляет сборку на территории России.

На сегодняшний день в своем подавляющем большинстве меры по поддержке рынка легковых автомобилей направлены на снижение либо ограничение затрат, которые несет потребитель при покупке автомобиля. Однако в условиях продолжительного совокупного падения покупательной способности населения важным направлением работы должно стать сокращение затрат и на владение автомобилем. Так, например, адресная дотация покупки бензина, дотация страхования и тому подобные меры могли бы стать дополнительными стимулами для потенциального потребителя, перешедшего на сберегающую модель поведения.

<sup>18</sup> Постановление Правительства РФ от 12 марта 2015 г. N 214 "Об утверждении Правил предоставления в 2015 году субсидий из федерального бюджета организациям промышленности для возмещения части затрат, понесенных в 2015 году на уплату процентов по кредитам... ... а также в международных финансовых организациях, созданных в соответствии с международными договорами, в которых участвует Российская Федерация, на пополнение оборотных средств и (или) на финансирование текущей производственной деятельности"

## 4. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА

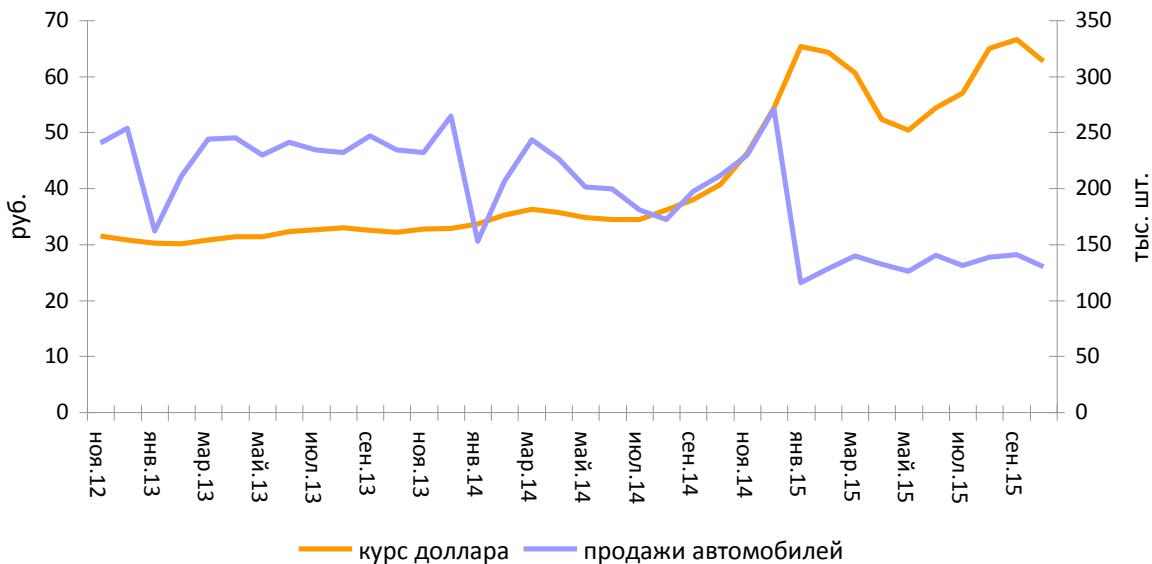
Легковой автомобиль является дорогостоящим потребительским товаром длительного пользования. Его нельзя отнести к товарам первой необходимости, и обычно покупка автомобиля представляет собой серьезную нагрузку для бюджета семьи со средним доходом. Таким образом, на решение приобрести новый автомобиль в большой степени влияет то, в какой мере эта покупка скажется на финансовом положении потребителя. Тем более с учетом того, что купив новый автомобиль в салоне у дилера, даже при условии минимальной эксплуатации, продать мы его сможем с потерей как минимум 10–15% стоимости. К тому же у потенциального покупателя нового авто всегда есть альтернатива в виде приобретения подержанной машины.

Все сказанное выше влияет на спрос на новые легковые автомобили в том смысле, что он становится «высоко эластичным по доходу потребителя». Иными словами, с ухудшением благосостояния населения спрос падает опережающими темпами по отношению к общему уровню падения экономики. Подобному потребительскому поведению способствует и тот факт, что автомобиль часто оценивается не просто с позиций функциональности, но затрагивает аспект статусности и моды. Так, даже не имея фактической возможности приобрести желаемый автомобиль исходя из уровня доходов, но оценивая свое экономическое положение как стабильное, потребитель охотно берет кредит.

Поэтому мы видим тесную зависимость между уровнем благосостояния населения и динамикой рынка легковых автомобилей. С учетом текущей специфики экономики России эту связь лучше всего демонстрирует соотношение рублевого курса доллара США и физических объемов продаж автомобилей.

Соотнесение помесячной динамики объемов продаж автомобилей и изменения курса рубля к доллару, представленное на рисунке 3, показывает, что за исключением сезонных спадов продаж, происходящих на автомобильном рынке в январе, графики зеркально отражают друг друга, демонстрируя сильную отрицательную корреляцию между курсом доллара и объемом продаж автомобилей. Единственный выпадающий из озвученной тенденции период – рост продаж автомобилей на фоне обесценивания национальной валюты, произошедший с августа по декабрь 2014 года. Однако объясняется он довольно просто: при господстве пессимистических ожиданий в экономике и прогнозируемом росте цен население пытается сохранить имеющиеся у него накопления путем вложения их в товары длительного пользования, в том числе и в легковые автомобили.

В остальном же мы видим, что тренд валютного курса является определяющим для автомобильного рынка. Таким образом, при оценке краткосрочной перспективы рынка мы будем опираться прежде всего на прогнозируемое соотношение рубля и доллара.



Источник: Ассоциация Европейского Бизнеса (данные с учетом LCV), Банк России

**Рис. 3. Динамика курса доллара США и объемов продаж автомобилей в России**

Представленный Министерством экономического развития РФ (МЭР) прогноз социально-экономического развития на 2016–2018 годы<sup>19</sup> основывается на предпосылках сохранения геополитической нестабильности и продолжении применения к России экономических санкций со стороны ЕС и США на протяжении всего прогнозного периода. Также остается в силе ограничение доступа для российских компаний к мировому рынку капитала и достаточно высокий уровень чистого оттока капитала из частного сектора, связанный с погашением внешнего долга. Все вместе это оказывает негативное влияние на восстановление инвестиционной активности и рост экономики.

В опорных для нашей работы, базовом и консервативном вариантах прогноза, декларируется сохранение низкого, относительно докризисных значений, уровня цен на нефть. Рубль при этом также остается в «ослабленной» по отношению к американской валюте позиции.

Применительно к российскому рынку легковых автомобилей, это означает отсутствие предпосылок для восстановительного роста. Поддержку рынку будут оказывать меры Правительства, расширение которых мы можем с уверенностью прогнозировать. Однако, по нашим оценкам, большего, чем смягчение общего негативного тренда, ожидать от них не стоит. Также эксперты сходятся во мнении, что российский рынок легковых автомобилей еще не выбрал потенциал своего падения. Тем не менее, при условии стабилизации экономики в целом (в том числе валютного курса) и расширении мер господдержки, темпы снижения рыночной емкости существенно снизятся.

С учетом того, что в начале 2015 года на рынке уже произошло повышение цен, а текущая рыночная динамика продаж демонстрирует усиливающийся спад, мы исходим из предположения, что в этих условиях производители не могут пойти на дальнейшее увеличение цен на свою продукцию. Если же, в случае дальнейшего ослабления рубля, у производителей автомобилей будут расти издержки, мы ожидаем, что они будут компенсироваться прямыми

<sup>19</sup> Уточненный, от 12.10.2015г.

субсидиями государства. Таким образом, в краткосрочном периоде возможное влияние ценового фактора мы считаем минимальным.

В любом случае в структуре рынка продолжится тренд на увеличение доли автомобилей, чья сборка производится в России. Этому будут способствовать и меры правительства, направленные на поддержку автопрома.

### Базовый сценарий

Данный сценарий исходит из предпосылок сохранения текущих внешних условий функционирования российской экономики. Им также предусматривается опережающее, по отношению к ценам на нефть, снижение стоимости экспортного газа в связи с усилением конкуренции на европейских газовых рынках. При этом базовый сценарий предполагает повышение уровня жизни населения на основе умеренного увеличения социальных обязательств государства и ожидаемое оживление потребительского кредитования. Тем не менее, потребительский спрос будет существенно ограничен сдержанной динамикой доходов населения.

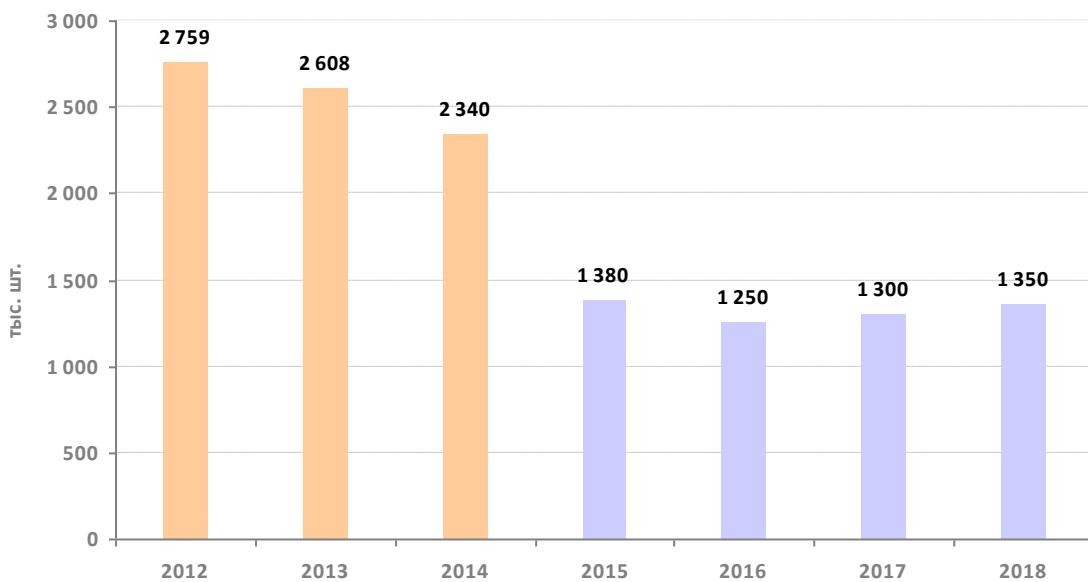
**Табл. 51. Ключевые параметры базового сценария прогноза**

Параметр	2016	2017	2018
Цены на нефть Urals (мировые), долл. США/барр.	50	52	55
Валовой внутренний продукт, темп роста, %	0,7	1,9	2,4
Курс доллара (среднегодовой), рублей за доллар США	63,3	63,1	62,5

Источник: МЭР РФ

Как мы видим, сценарий предполагает, что укрепление национальной валюты в ближайшие годы будет минимальным, а среднегодовой уровень цен на нефть не превысит 55 долларов США за баррель. В этих условиях рост покупательной способности населения возможен лишь в условиях замещения импортной продукции более дешевыми российскими аналогами. Вероятность такого замещения в достаточном объеме в течение ближайших 1–2 лет нам представляется сомнительной. Иными словами, спрос на рынке будет оставаться низким, находя стимулы лишь в мерах господдержки, а также естественном износе и выбытии наличного парка автомобилей. Тем не менее, прогнозируемая стабилизация цен на нефть и курса рубля должна будет плодотворно сказаться на потребительской уверенности, что найдет свое отражение в умеренном росте рынка в конце прогнозируемого периода.

Таким образом, при принятии в качестве базиса параметров базового сценария МЭР с учетом корректировок, которые вносят в рыночную динамику мероприятия господдержки, первый вариант прогноза продаж на российском рынке новых легковых автомобилей будет выглядеть следующим образом:



**Рис. 4. Прогноз объема продаж на российском рынке легковых автомобилей на период 2015–2018 годов в соответствии с базовым сценарием МЭР**

### Консервативный сценарий

Этот вариант прогноза рассматривает развитие российской экономики в условиях более низкой динамики цен на основные товары российского сырьевого экспорта, прежде всего, на нефть и природный газ. Сценарий предполагает дальнейшее снижение уровня жизни населения и характеризуется повышенными темпами инфляции.

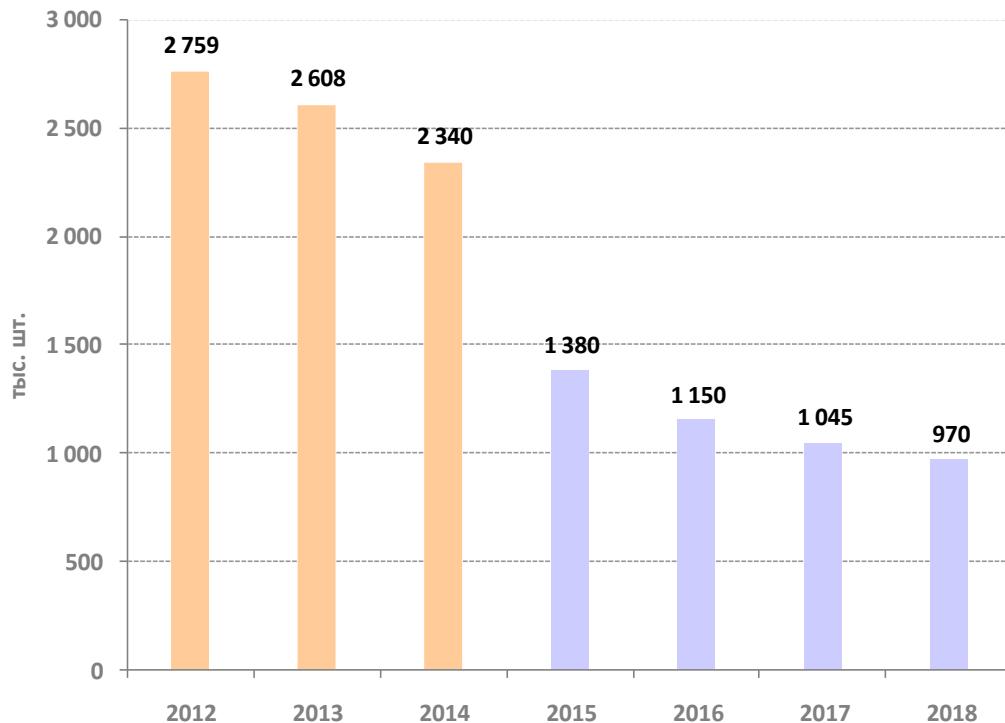
**Табл. 51. Ключевые параметры консервативного сценария прогноза**

Параметр	2016	2017	2018
Цены на нефть Urals (мировые), долл. США/барр.	40	40	40
Валовой внутренний продукт, темп роста, %	-1,0	1,3	2,3
Курс доллара (среднегодовой), рублей за доллар США	72,6	72,6	75,4

Источник: МЭР РФ

Прогнозируемое в соответствии с данным сценарием дальнейшее ослабление рубля и еще более низкий уровень цен на нефть, создают очевидные предпосылки для сохранения тенденции падения доходности бюджета Российской Федерации. Это в полной мере должно будет сказаться не только на напрямую зависимом от бюджета сегменте рынка, таком как, например, госзакупки автомобилей для нужд федеральных органов исполнительной власти и бюджетных организаций, но и на всем объеме спроса. Государство будет вынуждено, в том числе производить дальнейшее «урезание» собственных социальных обязательств, частично перекладывая на потребителя и издержки ключевых отраслей – естественных монополий, за счет согласования им роста тарифов на услуги. Для населения это будет означать продолжение тенденции снижения реальных доходов.

Таким образом, в случае реализации консервативного сценария, наряду с дальнейшим снижением покупательной способности населения, применение мер государственной поддержки автомобильного рынка будет ограниченным. Поэтому даже в условиях стабильного, но крайне низкого, курса рубля, рынок продолжит снижение.



**Рис. 5. Прогноз объема продаж на российском рынке легковых автомобилей на период 2015–2018 годов в соответствии с консервативным сценарием МЭР**