



Национальный исследовательский университет  
Высшая школа экономики



Центр развития

# РЫНОК НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

2017 год

РЕЗЮМЕ.....	2
1. ОБЗОР ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ .....	6
2. ТЕНДЕНЦИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	14
3. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ОТРАСЛИ ИХ ПРОИЗВОДСТВА.....	25
4. ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	33
5. ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ...	58

Автор: Бутов А. М.

## РЕЗЮМЕ

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

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

- рост общего объема производства автомобилей в России (в соответствии с новым документом, в 2025 году в стране должно быть выпущено 2,12 млн шт. легковых автомобилей);
- сокращение числа базовых платформ собираемых в России автомобилей, что должно снизить издержки производства (по идее Минпромторга, к 2025 году следует оставить 6–8 базовых платформ, в то время как сегодня их в России насчитывается, по различным оценкам, 30–35 вариантов);
- наращивание поставок на экспорт (в соответствии с новым документом, в 2025 году на экспорт должно пойти около 252 тыс. шт. легковых автомобилей).

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

---

<sup>1</sup> Автостат, Ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД).

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

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

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

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

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

Переходя к вопросу состояния отрасли производства легковых автомобилей в России, мы должны сразу отметить, что наблюдаемые в последние годы регулирующие усилия правительства сместили потребительский спрос на внутреннем рынке в сторону произведенной на территории России продукции, что является позитивным фактором для отечественного производства. Тем не менее на всем протяжении 2013–2016 годов в отрасли происходило снижение объемов

<sup>2</sup> <https://rg.ru/2016/01/22/medvedev-site.html>

производства, что стало прямым следствием негативной рыночной конъюнктуры. По данным Росстата, в 2016 году в стране было произведено 1,12 млн легковых автомобилей, что соответствовало снижению на 7,5% к уровню предыдущего года.

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

Рассматривая будущие перспективы российских отрасли производства и рынка легковых автомобилей, мы исходим из того предположения, что в среднесрочной перспективе слабость российской валюты не просто сохранится на существующем уровне, но даже усилится. В свою очередь, это является отражением более общего вывода о том, что на всем протяжении 2017–2024 годов экономика будет находиться на близком к стагнации уровне, а значит, и роста покупательных возможностей населения не произойдет. При этом, по нашему мнению, на российском рынке уже накоплен достаточный опыт реализации государственных мер по стимулированию спроса, позволяющий говорить о том, что основной их эффект состоит не в содействии росту продаж на рынке, а скорее в смешении спроса с импортной продукции на произведенную в России технику. К тому же стимулирующие покупку автомобиля меры без подъема общего уровня покупательной способности населения не могут, например, решить вопрос с возросшей в последние годы стоимостью владения автомобилем. Соответственно и переоценивать их влияние на концептуальное решение потребителя о покупке автомобиля мы считаем нецелесообразным.

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

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

Если же говорить об объемах производства легковых автомобилей в России, то перспективы этого показателя работы отрасли мы считаем более позитивными. Во-первых, как мы уже отметили выше, будет идти процесс дальнейшей переориентации спроса на продукцию российского

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

**Табл. 1. Сводная таблица показателей, характеризующих развитие рынка легковых автомобилей в России**

	2013	2014	2015	2016
Рынок новых легковых автомобилей в РФ, тыс. шт.	2 608	2 340	1 284	1 243
Прирост рынка новых легковых автомобилей в РФ, % к предыдущему году	-5,5	-10,3	-45,1	-3,2
Производство новых легковых автомобилей в РФ, тыс. шт..	1 925	1 695	1 215	1 125
Прирост производства новых легковых автомобилей в РФ, % к предыдущему году	-2,0	-11,9	-28,3	-7,5
Уровень зависимости от импорта:				
- доля импорта на рынке легковых автомобилей РФ, .	34,3	30,1	27,2	21,5
Уровень развития экспорта:				
- отношение экспорта легковых автомобилей из РФ, к продажам на внутреннем рынке, .	5,3	5,5	7,6	5,5
Справочно:				
Наличный парк легковых автомобилей в РФ, млн шт. (на начало года)	38,8	41,4	43,4	44,3
Индексы цен производителей на легковые автомобили, декабрь в % к декабрю предыдущего года	103,4	110,6	113,4	110,7
Индекс потребительских цен на легковые автомобили, в годовом исчислении, %	103,1	103,3	114,65	106,8
Доля новых легковых автомобилей, проданных в кредит, %	48,0	40,5	37,1	44,0

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

## 1. ОБЗОР ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

На момент написания отчета в России насчитывалось свыше 20 автосборочных предприятий, занятых выпуском легковых автомобилей. Согласно проведенному Автостатом исследованию, доля иностранных производителей в рассматриваемом сегменте российской автомобильной отрасли в 2016 году незначительно сократилась и составляет сейчас 76,5%. Соответственно, на долю отечественных автопроизводителей приходится 23,5%. Статус лидера российского автопрома уже на протяжении многих лет сохраняет Тольяттинский завод АвтоВАЗ. В 2016 году этим предприятием было выпущено 255,5 тыс. легковых автомобилей – на 26,3% меньше, чем годом ранее. Крупнейший производитель иномарок в России – завод «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» в Санкт-Петербурге. В 2016 году сборочное предприятие корейского производителя выпустило 207 тыс. легковых машин, что на 9,8% меньше, чем в 2015 году<sup>3</sup>. По информации АСМ-холдинга, положительный прирост объемов производства легковых автомобилей в России в 2016 году смогли показать лишь следующие предприятия: компания «Фольксваген Груп Рус», г. Калуга (+14,4%); ГК «Автотор» (+5,9%); Форд Мотор Компани (+2,5%); АК «Дервейс» (+12,7%); Форд Соллерс, г. Набережные Челны (+21,8%); компания «Форд Соллерс Елабуга» (+7,0%)<sup>4</sup>.

В соответствии с данными Росстата, весь объем производства легковых автомобилей в России сегодня сосредоточен не более чем на 20 предприятиях. При этом заметной, соответствующей фазе рецессии в российской экономике, отраслевой тенденцией последних лет является рост концентрации производства. Так, если в период восстановления после кризиса 2008–2009 годов в сегменте производства легковых автомобилей мы наблюдали снижение концентрации выпуска рассматриваемого вида продукции (это видно из представленных в таблице 2 данных), то, начиная с 2014 года, процесс укрупнения производства легковых автомобилей в России возобновился. В частности, если по итогам 2013 года доля шести крупнейших предприятий в суммарном выпуске составляла 64,45%, то в 2015 году аналогичный показатель уже был равен 73,33%. Тенденция укрупнения является характерной для пребывающего в кризисном состоянии рынка. Обычно она сопровождается уходом с рынка части игроков, чьи позиции оказываются наиболее слабыми по сравнению с конкурентами. Именно это мы и наблюдаем на рассматриваемом нами рынке. Так, например, в 2015 году произошла остановка и консервация российского сборочного предприятия General Motors в Санкт-Петербурге<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> <https://www.autostat.ru/catalog/product/242/>

<sup>4</sup> <http://www.asm-holding.ru/news/1238/>

<sup>5</sup> [https://informatio.ru/news/avto/eksperty\\_predskazyvayut\\_zakrytie\\_shesti/](https://informatio.ru/news/avto/eksperty_predskazyvayut_zakrytie_shesti/)

**Табл. 2 Коэффициент концентрации производства по виду деятельности «Производство легковых автомобилей», %**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
По 1-му предприятию	29,82	22,8	18,06	16,81	18	20,24
По 3-м предприятиям	56,46	46,05	44,14	40,31	45,68	44,59
По 4-м предприятиям	64,93	53,08	52,1	48,9	55,21	55,96
По 6-ти предприятиям	75,61	66,4	64,79	64,45	72,16	73,33
По 8-ми предприятиям	84,01	76,47	74,25	72,47	79,93	81,4
По 10-ти предприятиям	89,99	83,37	81,4	79,81	85,53	87,9
По 15-ти предприятиям	99,55	95,79	94,77	93,49	95,9	97,76
По 20-ти предприятиям	99,99	99,52	99,74	99,82	100	99,87
По 25-ти предприятиям	100	99,99	99,96	99,98	100	100
По 50-ти предприятиям	100	100	100	100	100	100

Источник: Росстат

Впрочем, для дальнейшего роста концентрации производства есть и другие причины. Главной из них является озвученные правительством в подготовленном и выложенном в 2017 году в публичном доступе проекте Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года планы по снижению общего числа базовых автомобильных платформ, с одновременным ростом количества произведенных на одной платформе машин. Как мы уже сказали, это создает «естественные» предпосылки для дальнейшей концентрации производства.

Состояние спада, в котором уже на протяжении нескольких лет находится экономика России, в полной мере отражается как на отрасли автомобилестроения вообще, так и на производстве легковых автомобилей в частности. Как мы уже это отмечали в предыдущем, посвященном российскому рынку легковых автомобилей, обзоре, снижение объемов производства легковых автомобилей наблюдается в России начиная с 2013 года. В последний перед кризисным спадом производства 2012 год объем выпуска рассматриваемого вида техники составил, согласно данным Росстата, 1,96 млн шт. В последний на момент написания данного отчета завершенный – 2016-й – год с конвейеров российских предприятий сошло лишь 1,12 млн легковых автомобилей. Однако в январе-апреле 2017 года российская отрасль произвела 423,3 тыс. легковых автомобилей, что существенно превысило результат, показанный в аналогичный период годом ранее.

**Табл. 3 Производство легковых автомобилей, тыс. шт.**

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	4 мес. 2016	4 мес. 2017
1 209,6	1 739,9	1 963,7	1 924,7	1 695,4	1 215,4	1 124,8	344,7	423,3

Источник: Росстат

Если говорить о темпах динамики производства легковых автомобилей в России, то мы можем наблюдать, как после быстрого посткризисного восстановления объемов выпуска на рубеже

2010–2011 годов, в 2012 году динамика роста по рассматриваемому показателю замедлилась, а уже в 2013 году прирост стал отрицательным. И если в 2013 году объем произведенной продукции был лишь на 2% ниже уровня годичной давности, то результат 2014 года оказался уже на 12% хуже показателя предыдущего года. Пик текущего падения пришелся на 2015 год, когда было произведено на 28% легковых автомобилей меньше, чем в 2014 году. В 2016 году тенденция снижения объема производства по рассматриваемой нами группе продукции продолжилась, но темп этого снижения замедлился: результат 2016 года оказался хуже результата 2015 года только на 7%. Так или иначе, объем производства 2016 года был почти на 43% ниже объема выпуска, достигнутого в 2012 году.

Определенный оптимизм вызывают данные Росстата за январь–апрель 2017 года. Согласно информации статистического ведомства, за первые четыре месяца 2017 года в России было произведено легковых автомобилей на 23% больше, чем в аналогичный период 2016 года. И тем не менее необходимо помнить, что положительный результат, с одной стороны, стал следствием работы фактора замещающего спроса, когда потребитель вынужденно переориентируется с импортной на менее желаемую, но более доступную продукцию российского производства, в сочетании со сработавшим эффектом отложенного спроса. С другой стороны, положительная динамика была показана на фоне широкой поддержки отрасли<sup>6</sup> со стороны государства.

**Табл. 4 Прирост (снижение) производства основных легковых автомобилей в натуральном выражении, % к предыдущему периоду**

2011/2010	2012/2011	2013/2012	2014/2013	2015/2014	2016/2015	4 мес. 2017/ 4 мес. 2016
+44%	+13%	-2%	-12%	-28%	-7%	+23%

Источник: Росстат

Текущие результаты российской отрасли производства легковых автомобилей, как и в российском автомобилестроении в целом, значительно ниже ее потенциала. Это хорошо иллюстрируют данные об имеющихся в стране мощностях по выпуску легковых автомобилей. Так, согласно Росстату, по итогам 2015 года совокупная среднегодовая мощность<sup>7</sup> производящих легковые автомобили российских предприятий составила свыше 2,8 млн единиц техники в год. Из представленных в таблице 5 данных видно, что по сравнению с 2010 годом среднегодовая мощность выросла почти на 36%. При этом в 2015 году произошло даже некоторое сокращение по рассматриваемому нами показателю в сравнении с 2014 годом. Произошедшее снижение среднегодовой мощности было показано на фоне ухода из России нескольких зарубежных автопроизводителей. Так, 12 марта 2015 года было объявлено о прекращении сборки на заводе Volkswagen в Калуге трех моделей Audi. В результате ассортимент собираемых в России моделей Audi был сокращен в два раза. Затем, 18 марта 2015 года корпорация General Motors объявила о

<sup>6</sup> Более подробно об этом рассказано в главе, посвященной госполитике.

<sup>7</sup> Под среднегодовой мощностью понимается величина мощности, которой располагает объединение, предприятие, цех, участок в среднем за год с учетом прироста новых и выбытия наличных мощностей. Определяется как алгебраическая сумма мощности, действовавшей на начало года и величины ее среднегодового прироста за вычетом величины ее среднегодового уменьшения.

консервации завода GM в Санкт-Петербурге и закрытии производства машин Opel и GM на заводе ГАЗ в Нижнем Новгороде<sup>8</sup>.

**Табл. 5 Среднегодовая мощность, действовавшая в отчетном году (в соответствии с ОКПД, значение показателя за год) по выпуску легковых автомобилей, тыс. шт.**

2010	2011	2012	2013	2014	2015
2 094,2	2 392,9	2 384,5	2 807,0	2 863,7	2 840,6

Источник: Росстат

Соотнесение фактического объема производства легковых автомобилей с имеющейся мощностью по их выпуску позволяют оценить уровень загрузки отрасли. Представленная в таблице 6 динамика уровня использования среднегодовой производственной мощности по выпуску легковых автомобилей дает представление о масштабах произошедшего в кризис снижения по этому показателю: загрузка производственных мощностей в рассматриваемом нами сегменте отрасли автомобилестроения снизилась с 80% в 2012 году, до уровня около 43% по итогам 2015 года. Таким образом, текущий уровень загрузки отрасли составляет менее половины его фактического потенциала.

**Табл. 6 Уровень использования среднегодовой производственной мощности (значение показателя за год) по выпуску легковых автомобилей, %**

2010	2011	2012	2013	2014	2015
57,08	72,43	80,24	68,42	58,78	42,79

Источник: Росстат

Вплоть до 2016 года, параллельно снижению объемов производства в отрасли, падал и показатель полученной в производстве легковых автомобилей выручки. Так, если в 2012 году суммарная выручка по рассматриваемому виду деятельности достигла 1,24 трлн руб., то в 2015 году этот показатель составил лишь 0,93 трлн руб.

Однако в 2016 году, несмотря на продолжившийся спад производства, выручка в производстве легковых автомобилей продемонстрировала рост.

**Табл. 7 Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и иных аналогичных обязательных платежей) по виду деятельности «Производство легковых автомобилей», млрд руб.**

2010 (на 01.01.2011)	2011 (на 01.01.2012)	2012 (на 01.01.2013)	2013 (на 01.01.2014)	2014 (на 01.01.2015)	2015 (на 01.01.2016)	2016 (на 01.01.2017)
396,50	906,79	1243,95	1225,73	1160,06	926,19	1009,16

Источник: Росстат

<sup>8</sup> <http://tass.ru/ekonomika/1838478>

В значительной мере этому способствовал ускорившийся в последние годы рост цен на продукцию российского автопрома. В соответствии с данными Росстата, в 2016 году по сравнению с уровнем 2013 года цены российских производителей на новые легковые автомобили выросли почти на 40 %.

**Табл. 8 Индексы цен производителей на легковые автомобили, декабрь в % к декабрю предыдущего года**

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
104,96	106,57	100,49	103,42	110,55	113,4	110,69

Источник: Росстат

Спад производства отразился и на динамике суммарной себестоимости в производстве легковых автомобилей. В абсолютном выражении, по итогам 2015 года, она составила около 887 млрд руб. По сравнению с пиковым за рассматриваемый нами период времени 2012 годом, себестоимость снизилась на 20%. Тем не мене, в 2016 году, как и в случае с выручкой, рассматриваемый показатель продемонстрировал положительную по сравнению с предыдущим годом динамику.

**Табл. 9 Себестоимость проданных товаров по виду деятельности «Производство легковых автомобилей», млрд руб.**

2010 (на 01.01.2011)	2011 (на 01.01.2012)	2012 (на 01.01.2013)	2013 (на 01.01.2014)	2014 (на 01.01. 2015)	2015 (на 01.01. 2016)	2016 (на 01.01. 2017)
363,74	808,14	1115,26	1101,47	1066,65	887,21	967,58

Источник: Росстат

Несмотря на произошедший в 2016 году в отрасли общий рост выручки, убыточность по рассматриваемому нами виду деятельности возросла.

Так, если в 2015 году отрасль показала убыток в размере 23,8 млрд руб., то в 2016 году убыток составил уже почти 61 млрд руб.

**Табл. 10 Прибыль (убыток) от продаж по виду деятельности «Производство легковых автомобилей», млрд руб.**

2010 (на 01.01.2011)	2011 (на 01.01.2012)	2012 (на 01.01.2013)	2013 (на 01.01.2014)	2014 (на 01.01. 2015)	2015 (на 01.01. 2016)	2016 (на 01.01. 2017)
-68,47	1,05	22,76	32,48	19,03	-28,30	-60,99

Источник: Росстат

Пропорционально более существенное по сравнению со снижением себестоимости сокращение суммарных объемов прибыли по отрасли привело к падению рентабельности в сегменте производства легковых автомобилей. По последним, доступным на момент написания отчета данным (итоги 2015 года), убыточность отрасли составляла минус 5,6%.

**Табл. 11 Рентабельность (убыточность) проданных товаров, продукции, работ, услуг, по виду деятельности «Производство легковых автомобилей», %**

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
-3,7	3	3	3	1,5	-1,5	-5,6

Источник: Росстат

Вызванный текущим кризисным падением спроса общий спад производства сказался и на показателях потребности в рабочей силе и занятости. Во-первых, как мы уже сказали, в России прекратил работу завод General Motors. Во-вторых, на протяжении последних лет мы неоднократно наблюдали внеплановые остановки производства на различных российских автосборочных предприятиях. Примеров этому можно привести много. В частности, в начале 2015 года приостановливал свою работу Московский завод «Renault»<sup>9</sup>. Основной причиной перерыва была названа неполная загрузка предприятия, связанная с недостатком спроса на рынке. По той же причине летом 2015 года на целую неделю была продлена плановая остановка завода Nissan в Санкт-Петербурге: 21 день вместо нормы в 14 дней<sup>10</sup>.

Недозагрузка производственных мощностей соответствующим образом отражается и на политике автосборочных предприятий в отношении рабочего персонала. В соответствии с данными Росстата о среднесписочной численности работников, доступными лишь в целом по виду деятельности «Производство автомобилей» (основной, определяющей общую динамику частью которого является, тем не менее, именно производство легковых автомобилей), после роста числа рабочих в 2011–2012 годах, начиная с 2013 года, их число стало неуклонно снижаться. В результате, если в 2012 году рассматриваемый показатель составлял 235,4 тыс. человек, то к 2016 году он снизился до 170,6 тыс. человек. Таким образом, за три года среднесписочная численность снизилась на 27,5%.

**Табл. 12 Среднесписочная численность работников (без внешних совместителей и работников несписочного состава) по виду деятельности «Производство автомобилей», тыс. человек**

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
213,1	226,1	235,4	229,1	213,9	186,1	170,6

Источник: Росстат

Тем не менее, на фоне общего сокращения числа занятых в отрасли работников, происходил рост заработной платы. И если в 2013 году среднемесячная номинальная начисленная заработка плата в российской отрасли автомобильного производства была равна 31,5 тыс. руб., то в 2016 году она достигла почти 38 тыс. руб. Т.е. произошел рост на 20,4%. Однако не будем забывать, что рост заработной платы сопровождался значительными сокращениями персонала. Сопоставление же пропорций произошедшего увеличения заработной платы с затронувшим персоналом снижением, мы вправе предположить, что фонд оплаты труда по отрасли сократился.

<sup>9</sup> [https://auto.mail.ru/article/53978-ostanovka\\_zavodov\\_v\\_rossii\\_teper\\_i\\_renault/](https://auto.mail.ru/article/53978-ostanovka_zavodov_v_rossii_teper_i_renault/)

<sup>10</sup> <http://www.amic.ru/news/365489/>

Так или иначе, но отдельно в сегменте производства легковых автомобилей зарплата в среднем выше, чем по отрасли автомобильного производства в целом (от года к году эта разница варьирует в пределах 15–20%).

**Табл. 13 Среднемесячная номинальная начисленная заработка работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) по видам деятельности, тыс. руб.**

	2013	2014	2015	2016
Производство автомобилей	31,52	33,81	35,20	37,96
Производство легковых автомобилей	35,64	39,25	42,34	44,51

Источник: Росстат

Что касается инвестиционной активности, то на основании данных Росстата об инвестициях по укрупненному виду деятельности «Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов», на протяжении 2015–2016 годов инвестиции в основной капитал в российской автомобильной отрасли снижались. И если в 2014 году их суммарный объем был равен 120,6 млрд руб., то по итогам 2016 года вложения в отрасль ограничились суммой в 93 млрд руб.

**Табл. 14 Инвестиции в основной капитал по видам экономической деятельности по полному кругу организаций по виду деятельности «Производство автомобилей, прицепов и полуприцепов», млрд руб.**

2012	2013	2014	2015	2016
64,86	97,85	120,64	118,16	93,05

Источник: Росстат

Наиболее ярким и значимым из текущих примеров инвестиционной активности автопроизводителей является решение концерна Daimler строить завод по выпуску легковых автомобилей марки Mercedes-Benz в Подмосковье. Начало его работы запланировано на 2019 год, когда будет запущено локальное производство седана Е-класса. Затем планами компании предусмотрен постепенный запуск производства внедорожников GLE, GLC и GLS. Производственные мощности предприятия составят более 20 тыс. автомобилей в год<sup>11</sup>.

Реализация данного проекта будет проходить по программе Специального инвестиционного контракта (СПИК), предусматривающей существенные налоговые льготы для производителя. Согласно официально озвученной информации, схема предусматривает снижение ставки по налогу на прибыль на 10 лет с момента получения первой прибыли. Для нового завода Daimler ставка налога в части зачисления в бюджет Московской области вплоть до 2025 года составит 0%, с 2026 по 2028 годы – 10%, с 2029 года – 13,5%<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> <https://www.autostat.ru/news/30554/>

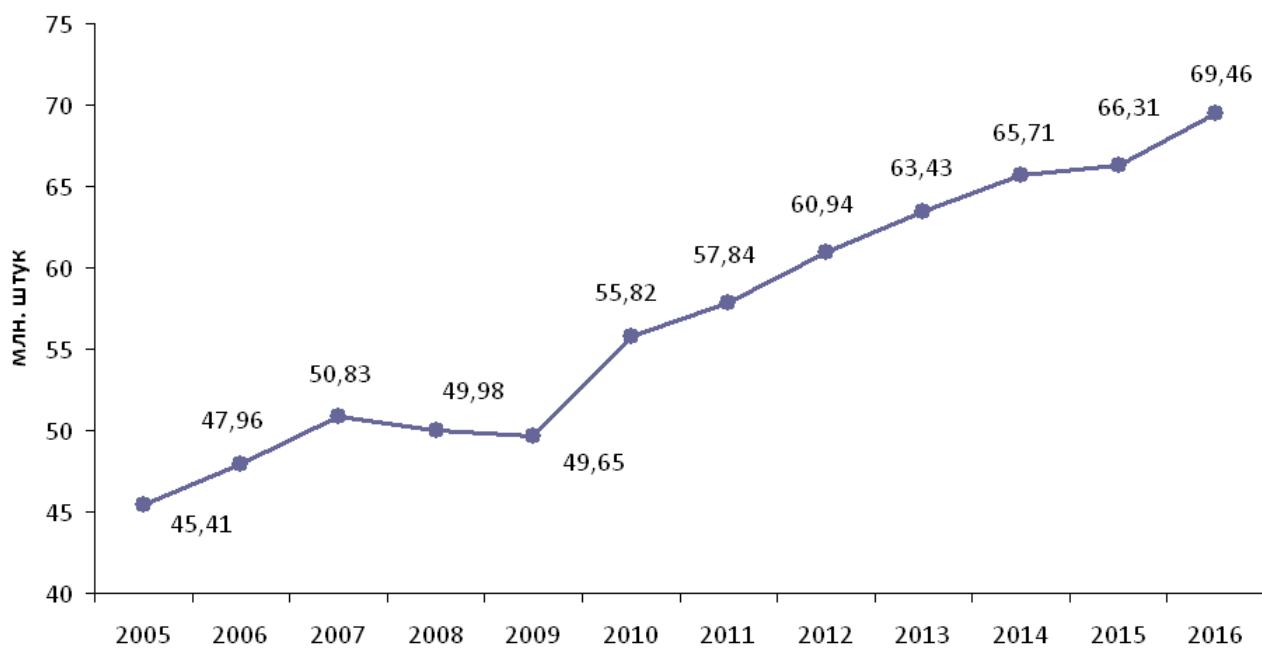
<sup>12</sup> <https://www.autostat.ru/news/29968/>

**ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:**

На всем протяжении 2013–2016 годов в отрасли происходило снижение объемов производства, что стало прямым следствием негативной рыночной конъюнктуры. Результат первых четырех месяцев 2017 года, напротив, демонстрирует рост выпуска легковых автомобилей. Однако ключевые негативные факторы, определяющие состояние российского рынка, сохраняют свое влияние. Правительство использует широкий спектр мер поддержки в отношении отрасли и рынка. При этом рост производства на отечественных предприятиях связан скорее с работой фактора «замещающего» спроса, когда потребитель переориентируется с иностранной на более дешевую российскую технику, чем с восстановлением самого рынка. В этих условиях нам сложно однозначно прогнозировать дальнейший рост производства. Тем более мы видим, что уровень инвестиционной активности в отрасли остается низким.

## 2. ТЕНДЕНЦИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Согласно данным Международной организации производителей автомобилей (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, OICA), начиная с 2010 года, мировой рынок легковых автомобилей встал на устойчивую траекторию, на которой он и находится вплоть до настоящего времени. В соответствии со сделанными OICA оценками, в 2016 году в мире было реализовано около 69,5 млн единиц рассматриваемого вида техники. По сравнению с 2015 годом прирост составил почти 5%. Если же сравнивать с кризисным для рынка 2009 годом, то продажи выросли практически на 40% в натуральном выражении.



Источники: OICA

**Рис.1 Динамика мирового рынка легковых автомобилей, млн шт.**

Рассматривая глобальную динамику продаж за последние несколько лет в разрезе различных регионов мира, мы можем видеть, что существует несколько рынков, где сосредоточен основной объем спроса. Самым крупным из них на сегодняшний день является Китай. При этом китайский рынок – не просто самый большой, но и наиболее быстро растущий рынок в мире. В соответствии с представленной OICA статистикой, в 2016 году в Китае было продано 24,4 млн шт. новых легковых автомобилей. Доля Китая на глобальном рынке рассматриваемого нами вида техники составила 35%. По сравнению с 2015 годом объем продаж в этой стране вырос на 15%. На рисунке 2 видно, что по сравнению с 2005 годом китайский рынок вырос в 5 раз. По мнению экспертов, впечатляющая динамика 2016 года объясняется официально объявленными на тот момент планами Правительства Китая увеличить с января 2017 года налоги на автомобили с малым объемом двигателя<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> <http://www.best-selling-cars.com/international/2016-full-year-international-worldwide-car-sales/>

Второй по размеру, объединенный рынок стран ЕС и стран членов Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ) в 2016 году показал результат в 15,2 млн проданных легковых автомобилей. По сравнению с показателем 2015 года рынок вырос на 6%. За исключением Нидерландов и Швейцарии, все страны рассматриваемого регионального рынка в той или иной степени показали рост продаж. В то же время входящие в него наиболее крупные рынки отдельных стран (Германия, Франция, Великобритания) показали темпы роста ниже, чем в целом рынку ЕС. Отчасти это можно объяснить тем, что рынки перечисленных стран уже давно близки к насыщению. Так, согласно подготовленному Международной дорожной федерацией (International Road Federation) отчету «The World Road Statistics 2016», в среднем в странах ЕС уровень автомобилизации составляет около 500 легковых автомобилей на 1000 жителей страны<sup>14</sup>. Для сравнения, в том же Китае уровень автомобилизации – менее 100 легковых автомобилей на 1000 жителей<sup>15</sup>. Соответственно, потенциал роста китайского рынка несравненно выше.

Следующий по значимости рынок США в 2016 году показал снижение объемов продаж. В 2016 году на этом рынке было реализовано 6,9 млн легковых автомобилей. Это на 8,6 % меньше, чем в предыдущий год.

В Японии в 2016 году было продано 4,15 млн легковых автомобилей. Динамика при этом, как и в США, была отрицательной: сокращение продаж составило 1,6% к уровню годичной давности. Однако в конце 2016 года эксперты отметили, что в этой стране произошел рост продаж.

Противоположная ситуация наблюдалась в Индии. В этой стране в 2016 году было продано около 3 млн легковых автомобилей. Прирост к 2015 году составил 7%. Тем не менее к концу 2016 года индийский рынок замедлился, что было связано экспертами с произошедшей в этой стране денежной реформой<sup>16 17</sup>.

В другой стране группы БРИКС – Бразилии – рынок падает уже продолжительное время. В 2016 году здесь было реализовано около 1,7 млн легковых автомобилей, что на 21% меньше, чем годом раньше. При этом, по словам экспертов, к концу 2016 года темпы снижения рынка в Бразилии не замедлились.

В Южной Корее за 2016 год было продано немногим более 1,5 млн новых легковых автомобилей. Это стало повторением результата 2015 года. До этого южнокорейский рынок демонстрировал рост продаж.

В соответствии с оценкой OICA, на российском рынке в 2016 году было реализовано 1,24 млн новых легковых автомобилей. По сравнению с 2015 годом снижение составило 3,4%. Как и в Бразилии, на российском рынке падение продаж происходит уже несколько лет подряд.

<sup>14</sup> <http://www.irfnet.eu/images/Statistics/ADprint-ERFSTATS2016.pdf>

<sup>15</sup> <https://www.statista.com/statistics/372156/china-number-of-passenger-vehicles-per-1000-people-in-selected-cities/>

<sup>16</sup> <http://www.best-selling-cars.com/international/2016-full-year-international-worldwide-car-sales/>

17

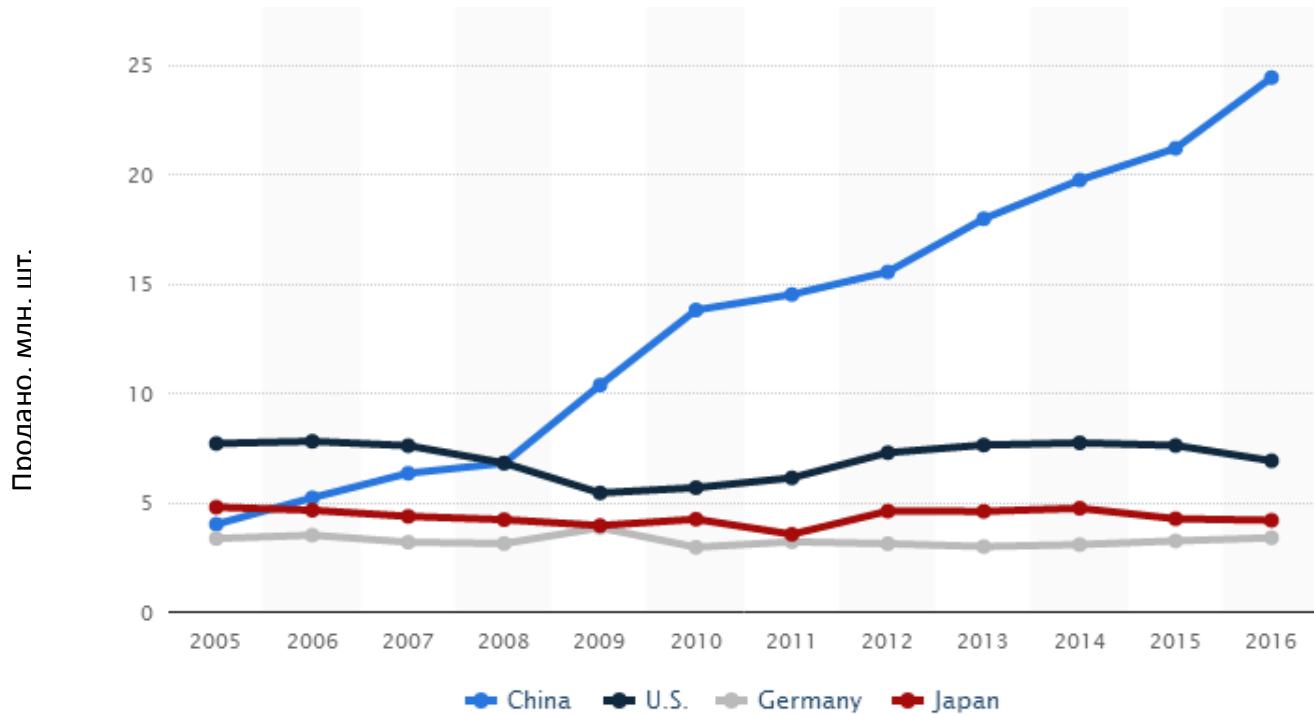
[https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%9F\\_%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%90\\_%D0%92%D0%9A%D0%BD%D0%94%D0%90%D0%9B%D0%9E%D0%92%D0%90](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%9F_%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%90_%D0%92%D0%9A%D0%BD%D0%94%D0%90%D0%9B%D0%9E%D0%92%D0%90)

Табл. 15 Динамика видимого потребления грузовых автомобилей в России, тыс. шт.

Страны и регионы	2013	2014	2015	2016	Прирост 2016/2015	Доля рынка в 2016
Европа	15 942	16 154	16 411	17 292	5,4%	24,9%
страны ЕС + страны члены Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ)	12 344	13 061	14 288	15 160	6,1%	21,8%
Германия	2 952	3 037	3 206	3 352	4,5%	4,8%
Великобритания	2 265	2 476	2 634	2 693	2,3%	3,9%
Франция	1 790	1 796	1 917	2 015	5,1%	2,9%
Россия	2 649	2 333	1 283	1 240	-3,4%	1,8%
Турция	665	587	726	757	4,3%	1,1%
Украина	213	97	47	66	40,9%	0,1%
Америка	13 820	13 465	12 664	11 746	-7,3%	16,9%
отдельно страны НАФТА	9 039	9 195	9 121	8 600	-5,7%	12,4%
из них США	7 585	7 689	7 517	6 873	-8,6%	9,9%
Центральная и Южная Америка	4 781	4 270	3 543	3 146	-11,2%	4,5%
- отдельно Бразилия	3 041	2 795	2 123	1 677	-21,0%	2,4%
Азия/Ближний Восток	31 488	33 869	35 092	38 415	9,5%	55,3%
Китай	17 928	19 708	21 210	24 377	14,9%	35,1%
Япония	4 562	4 700	4 216	4 146	-1,6%	6,0%
Индия	2 554	2 571	2 772	2 967	7,0%	4,3%
Южная Корея	1 244	1 360	1 534	1 534	0,0%	2,2%
Африка	1 197	1 246	1 128	981	-13,0%	1,4%
Австралия и Новая Зеландия	982	974	1 019	1 030	1,0%	1,5%
Всего в мире	63 429	65 708	66 314	69 464	4,8%	100,0%

Источники: ОICA

На рис. 2 представлена динамика продаж новых легковых автомобилей крупнейших рынков среди отдельных стран, которая позволяет наглядно продемонстрировать общий для глобального рынка вывод о том, что *наиболее крупные рынки самых экономически и индустриально развитых стран давно насыщены и стагнируют, в то время как Китай показывает впечатляющий рост, обусловленный бурным развитием его экономики и низким исходным уровнем автомобилизации.*



Источники: OICA, Statistica.com

**Рис. 2 Динамика продаж легковых автомобилей в отдельных странах в 2005–2016 годах, млн шт.**

Если говорить о производстве, то, согласно оценкам той же OICA, в 2016 году было выпущено 72,1 млн шт. легковых автомобилей. По сравнению с 2015 годом прирост составил 5,1%. Крупнейшими производителями рассматриваемого вида техники в мире были Китай, Германия, США, Индия и Южная Корея. В совокупности на перечисленные страны пришлось около 70% суммарного объема производства грузовых автомобилей во всем мире, помимо перечисленных. Значительным объемом производства отличаются также Испания, Франция, Великобритания, Бразилия, Чехия, Россия и Мексика.

Если сопоставить объем производства с емкостью внутреннего рынка по всем упомянутым выше странам, то можно увидеть, что количество произведенной техники значительно превосходит внутренний рынок в таких странах, как Япония, Южная Корея и Германия. Существенный перекос баланса в сторону производства по отношению к внутреннему рынку также имеется в Испании, Чехии и Мексике.

При этом у крупнейшей в мире стране-производителе легковых автомобилей Китае объем производства практически равен емкости местного рынка.

**Табл. 16 Баланс производства и продаж легковых автомобилей на рынках отдельных стран, тыс. шт.**

Основные страны	2015			2016		
	производство	продажи	производство минус продажи	производство	продажи	производство минус продажи
CHINA	21143	21210	-67	24421	24377	44
JAPAN	7831	4216	3615	7874	4146	3727
GERMANY	5708	3206	2502	5747	3352	2395
USA	4163	7517	-3354	3934	6873	-2938
SOUTH KOREA	4135	1534	2601	3860	1534	2326
INDIA	3409	2772	637	3678	2967	711
SPAIN	2219	1094	1125	2354	1147	1207
MEXICO	1968	892	1076	1993	1066	927
BRAZIL	2018	2123	-105	1778	1677	102
FRANCE	1555	1917	-362	1626	2015	-389
CZECH REPUBLIC	1241	231	1010	1344	260	1084
RUSSIA	1216	1283	-67	1125	1240	-115
Прочие	11998	18319	-8611	12371	18812	-9082
Всего	68604	66 314		72105	69 464	

Источники: OICA

Так или иначе, но во всех странах часть внутреннего спроса на автомобили покрывается за счет импортируемой техники. Поэтому разница между объемом продаж и объемом производства в каждой отдельной стране не тождественна объему экспорта. По факту экспорт должен превосходить эту разницу.

Объем внешнеторговых операций на мировом рынке легковых автомобилей отслеживается ООН в рамках проекта UN Comtrade. На момент написания отчета на этом ресурсе были доступны данные за 2015 год<sup>18</sup>. В соответствии с ними объем импорта легковых автомобилей в мире был оценен в 682,5 млрд долл. США. Глобальный экспорт рассматриваемого вида техники за тот же период составил 678,6 млрд долл. США. В отчете UN Comtrade выделяется статистика по 15 крупнейшим странам-экспортерам легковых автомобилей.

Первое место по итогам 2015 года в рейтинге UN Comtrade заняла Германия с объемом экспорта легковых автомобилей, оцененным в 153,16 млрд долл. США; доля Германии в глобальном показателе составила 22,6%. Занявшая второе место Япония показала результат в 86 млрд долл., с долей в суммарном мировом экспорте в 12,7%. ТОП-3 стран экспортеров замкнули США с объемом экспорта, равным 55,34 млрд долл. Доля страны по итогам года составила 8,2%. В целом совокупная доля трех перечисленных лидеров достигла почти 43% в общемировом экспорте легковых автомобилей. Отрыв первой тройки от прочих стран является устойчивым. Это подтверждается и данными о среднегодовых темпах прироста экспорта у стран-лидеров. Из прочих, представленных в таблице 17 стран следует отметить быстро наращающих объемы поставок на внешние рынки Италию и Таиланд. Также отдельного комментария заслуживает

<sup>18</sup> <https://comtrade.un.org/pb/CommodityPagesNew.aspx?y=2015>

нахождение в перечне 15 крупнейших стран-экспортеров легковых автомобилей Мексики и Канады. По сути обе эти страны «работают» на рынок США.

**Табл. 17 Данные по ТОП-15 стран-экспортеров легковых автомобилей за 2015 год**

Страны и регионы	Экспорт, млрд долл. США	Среднегодовой прирост за 2011-2015 годы, %	Прирост 2015/2014, %	Доля в глобальном экспорте, %
World	678,64	1,5	-4,4	100,0
Germany	153,16	-0,2	-4,5	22,6
Japan	86,05	-0,4	-2,8	12,7
USA	55,34	3,4	-10,3	8,2
Canada	44,88	3,1	0,0	6,6
South Korea	41,75	0,5	-6,8	6,2
United Kingdom	38,95	4,9	-8,1	5,7
Spain	33,13	2,1	3,8	4,9
Mexico	32,84	5,2	1,4	4,8
Belgium	27,74	-0,6	-8,4	4,1
France	17,62	-6,8	-8,2	2,6
Czechia	17,09	2,4	-4,1	2,5
Italy	13,99	11,0	20,4	2,1
Slovakia	13,84	4,2	-7,0	2,0
Hungary	11,21	23,0	1,6	1,7
Thailand	9,39	10,7	44,0	1,4

Источники: UN Comtrade

Аналогично UN Comtrade приводит данные и по 15 крупнейшим странам-импортерам легковых автомобилей. Лидером среди них является США, импортировавшие в 2015 году легковых автомобилей на сумму 169,14 млрд долл. США; доля страны в глобальном импорте составила 24,8%.

Все прочие страны значительно отстают от лидера. Так, занявшая второе место Великобритания показала результат в несколько раз меньше лидера – 48,7 млрд долл. США; ее доля достигла лишь 7,1%. Обращает на себя внимание тот факт, что Германия – лидер среди стран-экспортеров легковых автомобилей – занимает третье место по импорту того же вида техники: в 2015 году на немецкий рынок извне было поставлено легковых автомобилей на сумму немногим более 46 млрд долл. США.

Значительным объемом импорта отличается также Китай. Однако в последнее время наблюдается явная тенденция переориентации китайского рынка на продукцию внутреннего производства.

Если же говорить о динамике изменений, то среди крупнейших стран-импортеров обращают на себя внимание Саудовская Аравия и Южная Корея. Объем импорта в обе эти страны в последние годы динамично рос. В частности, среднегодовой темп прироста импорта легковых автомобилей в 2011–2015 годах в Саудовской Аравии составил 11,9%, а в Южной Корее – 28,6%.

Таблица 18 наглядно подтверждает вывод о том, что рынки наиболее развитых европейских стран уже продолжительный период времени находятся в зоне насыщенности: динамика по ним либо отрицательна, либо демонстрирует положительный прирост, но на уровне не более 2–3% в год.

**Табл. 18 Данные по ТОП-15 стран-импортеров легковых автомобилей за 2015 год**

Страны и регионы	Импорт, млрд долл. США	Среднегодовой прирост за 2011–2015 годы, %	Прирост 2015/2014, %	Доля в глобальном импорте, %
World	682,52	1,7	-4,1	100,0
USA	169,14	7,9	8,2	24,8
United Kingdom	48,70	4,4	5,1	7,1
Germany	46,08	1,2	-1,0	6,8
China	44,20	1,9	-26,0	6,5
France	29,20	-5,2	-5,7	4,3
Belgium	28,42	1,8	5,5	4,2
Canada	26,30	2,8	-2,6	3,9
Italy	22,58	-6,6	-1,3	3,3
Saudi Arabia	17,64	11,9	9,9	2,6
Spain	16,24	4,4	8,5	2,4
Australia	15,30	1,2	-3,5	2,2
United Arab Emirates	12,30	12,6	-23,0	1,8
Switzerland	10,51	-2,3	0,1	1,5
South Korea	9,94	28,6	22,9	1,5
Netherlands	9,51	-7,1	-17,8	1,4

Источники: UN Comtrade

Переходя к структуре рынка в разрезе компаний-производителей, мы можем констатировать, что, как и ранее, в 2016 году самыми большими объемами продаж в мире отличились автоконцерны Volkswagen и Toyota. В соответствии с данными авторитетного автомобильного портала focus2move.com, в 2016 году Volkswagen реализовал 10,1 млн шт. легковых автомобилей, увеличив свой результат на 1,4% по сравнению с 2015 годом. Доля лидера на рынке составила по итогам года 11,1%.

Важно отметить, что впечатляющий результат Volkswagen был показан уже после разразившегося в 2015 году скандала, когда Агентство по охране окружающей среды США (EPA) обнаружило и объявило, что программа, использовавшаяся в бортовом компьютере выпускаемых Volkswagen автомобилей с дизельными двигателями, включая модели Audi A3, VW Jetta, Beetle, Golf и Passat, могла определять, работает ли автомобиль в обычном режиме или же идет его тестирование. При тестировании происходило автоматическое переключение на экологически более чистый режим<sup>19</sup>. В результате на немецкий концерн были наложены штрафы<sup>20</sup>.

Занявшая второе место Toyota смогла продать около 9,95 млн единиц техники. Прирост продаж компании составил всего 0,2%. Toyota заняла долю в 10,9% от суммарного объема продаж

<sup>19</sup> <https://www.vedomosti.ru/auto/news/2015/09/18/609394-volkswagen-grozyat-shtrafi>

<sup>20</sup> <http://expert.ru/2016/06/28/na-volkswagen-nalozhili-rekordnyij-shtraf/>

легковых автомобилей в мире. Замкнул первую тройку концерн Renault-Nissan, чьи продажи в 2016 году достигли уровня немногим более 8,5 млн шт. легковых автомобилей, увеличившись за год на 6,2%. Далее следует корейский производитель Hyundai-KIA. Его продажи по итогам 2016 года составили почти 8,2 млн единиц техники. По отношению к предыдущему году корейский концерн смог показать прирост в 1,9%.

Стоящий на пятом месте в рейтинге продаж General Motors показал результат около 8 млн шт. проданных машин. По сравнению с 2015 годом продажи американского концерна практически не изменились (+0,3%). В целом совокупная доля ТОП-5 производителей в 2016 году была лишь немногим менее 50%.

Из прочих, входящих в первую десятку мировых производителей, следует выделить концерн Mercedes Daimler, увеличивший свои продажи в 2016 году на 10% по сравнению с предыдущим годом. Продажи концерна составили 2,24 млн шт. легковых автомобилей. Рост продаж Mercedes наблюдался с самого начала 2016 года, и произошел он за счет увеличения продаж в Западной Европе и Китае. Однако у компании произошло смещение спроса в сторону более бюджетных моделей, в то время как более дорогие и высоко маржинальные, такие как S-class и E-class, показали отрицательную динамику продаж<sup>21</sup>.

**Табл. 19 Продажи ТОП-15 производителей легковых автомобилей за 2016 год**

Автоконцерн	Продано, млн шт.	Прирост к 2015 году	Доля на рынке, 2016
Volkswagen	10,102	1,4%	11,1%
Toyota	9,947	0,2%	10,9%
Renault-Nissan	8,513	6,2%	9,4%
Hyundai-KIA	8,176	1,9%	9%
General Motors	7,972	0,3%	8,8%
Ford	6,296	1,7%	6,9%
Honda	4,907	4,7%	5,4%
Fiat Chrysler Automobiles (FCA)	4,864	2,5%	5,4%
Peugeot Citroën Automobiles (PSA)	3,248	-1%	3,6%
Suzuki	2,856	0,3%	3,1%
Mercedes Daimler	2,450	10%	2,7%
BMW	2,355	3%	2,6%
Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC)	1,628	-4,9%	1,8%
Mazda	1,512	-0,3%	1,7%
ChangAn	1,369	4%	1,5%

Источники: focus2move.com

Самыми продаваемыми моделями легковых автомобилей в 2016 году стали Toyota Corolla, Volkswagen Golf и Ford F-Series. Важно отметить, что тройка лидеров сохраняет свои позиции с 2015 года. При этом относящаяся к компактному классу Toyota Corolla по показателю реализованных автомобилей значительно превосходит своих ближайших конкурентов. Так, если

<sup>21</sup> <http://www.rbc.ru/business/22/04/2016/5719f05a9a79470f673ae4ff>

результат Corolla в 2016 году составил более 1,3 млн проданных автомобилей, то оба его ближайших преследователя смогли продать лишь менее 1 млн единиц техники. Заметный разрыв существует также между первой тройкой и прочими, входящими в ТОП-15 моделями. В частности, стоящий на четвертом месте по числу проданных автомобилей Hyundai Elantra показал результат на 200 тыс. шт. меньше, чем Ford F-Series. Таким образом, разница между ними в объеме продаж составила почти 26%.

В целом же в ТОП-15 самых продаваемых моделей входят модели разного класса. И если присутствие в списке лидеров экономичных моделей известных брендов, к числу которых можно отнести те же Toyota Corolla, Volkswagen Golf и Ford Focus, является вполне ожидаемым результатом, то наличие среди самых продаваемых моделей больших пикапов Ford F-Series и Chevrolet Silverado представляет собой отражение в общемировом рейтинге особенностей потребительского спроса рынка США<sup>22</sup>. Самой впечатляющей динамикой продаж среди ТОП-15 легковых автомобилей отличился Hyundai Tucson, чьи объемы реализации выросли по итогам 2016 года более чем в 2 раза. Продажи Tucson росли по всему миру. В особенности это было заметно в Китае, на рынке Западной Европы и в Австралии, где по итогам года прирост продаж рассматриваемой модели был практически трехкратным<sup>23</sup>. Одной из основных причин подобной динамики эксперты называют то, что одновременно с наращиванием производства и стимулированием сбыта Tucson, производитель вывел с рынка нескольких других моделей Hyundai.

Табл. 20 Продажи ТОП-15 моделей легковых автомобилей за 2016 год

Модель автомобиля	Продано, тыс. шт.		Прирост 2016/2015,%
	2016 год	2015 год	
Toyota Corolla	1311,41	1367,18	-4,1%
Volkswagen Golf	995,12	1059,84	-6,1%
Ford F-Series	990,51	920,35	7,6%
Hyundai Elantra	787,60	757,79	3,9%
Honda CR-V	750,35	709,95	5,7%
Ford Focus	733,94	832,94	-11,9%
Toyota RAV4	727,01	659,73	10,2%
Volkswagen Polo	700,54	695,95	0,7%
Toyota Camry	660,98	745,51	-11,3%
Honda Civic	654,97	546,36	19,9%
Wuling Hongguang	650,02	655,53	-0,8%
Hyundai Tucson	644,59	307,68	109,5%
Chevrolet Silverado	639,74	671,10	-4,7%
Volkswagen Jetta	611,43	561,99	8,8%
Haval H6	580,74	373,23	55,6%

Источники: focus2move.com

<sup>22</sup> [https://ru.wikipedia.org/wiki/Chevrolet\\_Silverado](https://ru.wikipedia.org/wiki/Chevrolet_Silverado)

<sup>23</sup> <http://www.kolesa.ru/news/prodazhi-hyundai-tucson-na-avstralijskom-rynke-vzleteli-na-270>

Говоря о дальнейших перспективах отрасли и рынка, мы можем констатировать, что господствующие сегодня тенденции сложились уже несколько лет назад. Мы уже их описывали ранее, в предыдущем, посвященном рынку легковых автомобилей, отчете, подготовленном в 2015 году. Вкратце текущие тренды можно свести к следующим пунктам:

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

Под изменением в потребительском поведении понимается смещение внимания от моды и статуса к функционалу автомобиля<sup>24</sup>.

Иллюстрируя постоянный рост требований к уровню экологичности автомобиля, мы можем привести факт ввода в действие с сентября 2015 года в странах ЕС Евро-6 – экологического стандарта, регулирующего содержание вредных веществ в выхлопных газах автомобиля<sup>25</sup>. В соответствии с этим стандартом выбросы углекислого газа новыми легковыми автомобилями должны составлять менее 130 граммов на километр пути (в предыдущем стандарте Евро-5 была прописана норма в 158 граммов на километр пути). Строгость все усиливающихся требований к экологичности автомобилей можно оценить по уже упоминавшемуся выше скандалу с Volkswagen. Наивысшим же проявлением тенденции к все большему дружелюбию автомобиля по отношению к окружающей среде служит активная политика переориентации автотехники на альтернативные виды топлива. Прежде всего, этот тренд подтверждает развитие направления электромобилей. В 2016 году мировые продажи легковых электромобилей и подключаемых гибридов<sup>26</sup> составили 774 тыс. единиц. По отношению к 2015 году прирост продаж составил 42%. В целом же к концу 2016 года общее количество электромобилей в мире превысило 2 млн шт.<sup>27</sup> При этом в Японии еще в 2015 году число электрозаправок превысило число обычных автозаправочных станций<sup>28</sup>. Тенденция постепенной переориентации на электромобили, характерная сегодня для наиболее передовых и экономически развитых стран, должна, по прогнозам, достаточно быстро распространиться и на прочие рынки. Так, уже в 2017 году Глава топливного министерства Индии Питиш Гойал заявил, что его страна имеет амбициозные планы к 2030 году полностью прекратить реализацию на внутреннем рынке автомобилей с бензиновым или дизельным двигателем<sup>29</sup>.

Наиболее же масштабной и разносторонней рыночной тенденцией все же следует назвать происходящую всестороннюю компьютеризацию автомобиля. Помимо ставших уже нормой, встраиваемых в приборную панель автомобиля экранов с довольно большой диагональю, которые наряду с развлекательными функциями еще и решают задачу облегчения навигации

---

<sup>24</sup> Подробнее этот вопрос рассматривался в предыдущем отчете.

<sup>25</sup> <https://www.zr.ru/content/articles/808680-smert-dizelya-k-chemu-eshhe-privedet-vvedenie-ekologicheskogo-standarta-euro-6/>

<sup>26</sup> Способны работать и на традиционном топливе.

<sup>27</sup> <https://aftershock.news/?q=node/491380&full>

<sup>28</sup> <https://www.drive2.ru/c/2155238/>

<sup>29</sup> <https://sputniknews.com/science/201705021053182273-india-electric-cars-plan/>

автомобиля в пространстве, полным ходом ведутся работы по созданию встроенных в лобовое стекло прозрачных мониторов. На них будет отражаться не только важная для водителя информация, но и сможет формироваться картинка виртуальной реальности, дополняющая естественную площадь обзора водителя. И появление новых технологий, таких как 3D-ламинированное стекло, будет способствовать еще более быстрому и широкому развитию описанных технологий в автомобилестроении<sup>30</sup>.

С другой стороны, все большая доступность Интернета и скорость потоков информации создают условия для более широкого развития систем телематики. Иными словами, облегчается автономный обмен информацией между автомобилем и любыми, внешними по отношению к нему объектами. В конечном результате это должно повлечь за собой создание полноценного автономно движущегося автомобиля. Лишним подтверждением этому служит опубликованная в 2016 году статья M. Alam «Пять основных трендов подключенного к сети автомобиля-2016»<sup>31</sup>, где дается описание текущего развития различных технологий «общения» автомобиля с внешним миром.

Так или иначе, но уже сейчас, по оценкам экспертов, в среднем 20% стоимости автомобиля приходится на его электронную начинку. Ожидается, что в ближайшее десятилетие доля электроники в себестоимости автомобиля достигнет 40 и более процентов.

#### **ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:**

Как следует из представленной в данной главе статистики, мировой рынок легковых автомобилей в настоящее время находится на подъеме. Однако основным драйвером роста глобального рынка уже несколько лет подряд выступает Китай, в то время как динамика продаж на других ключевых региональных рынках, таких как рынок стран ЕС, США и Японии, демонстрирует либо замедленный рост, либо вообще снижение продаж.

С качественной точки зрения в отрасли наблюдается все большее использование цифровых технологий, которые, в перспективе, должны будут полностью изменить нынешнюю конфигурацию рынка, обеспечив переход на автономно движущиеся автомобили.

---

<sup>30</sup> <https://www.strategyand.pwc.com/trend/2017-automotive-industry-trends>

<sup>31</sup> <https://techcrunch.com/2016/01/02/the-top-five-trends-for-the-connected-car-in-2016/>

### 3. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ОТРАСЛИ ИХ ПРОИЗВОДСТВА

Подробное описание государственной политики, ключевых решений и мер, сформировавших институциональные условия, в которых сегодня существуют российский рынок легковых автомобилей и отрасль их производства, было дано в предыдущем, посвященном аналогичной тематике, обзоре Института<sup>32</sup>. Поэтому здесь мы повторим лишь наиболее важные, ключевые моменты.

Во-первых, сразу отметим, что основы современной конфигурации российского рынка легковых автомобилей были заложены в 2005 году, когда российское правительство приняло решение о развитии внутреннего производства автомобилей за счет привлечения крупнейших мировых автоконцернов к открытию собственных сборочных производств в России. Одной из первых мер, направленных на стимулирование ведущих мировых автопроизводителей к открытию своих предприятий в России, стало введение льготного режима импорта в страну целого перечня комплектующих изделий для автопроизводства<sup>33</sup>. Как известно, стратегия российского правительства оказалась удачной, и уже в 2005–2007 годах 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.

Разразившийся на рубеже 2008–2009 годов и сильно сказавшийся на состоянии российского рынка легковых автомобилей экономический кризис заставил правительство усилить свою активность. Первой инициированной им мерой по поддержке отрасли производства легковых автомобилей стало создание механизма льготного кредитования покупки автомобиля, собранного на российском предприятии<sup>34</sup>. В итоге программа льготного кредитования работала в России с 2009 по 2011 год. Второй мерой правительства по поддержанию как российского рынка, так и отечественного автопрома, стало решение предоставлять дополнительную скидку на приобретение нового, собранного в России автомобиля, при условии для покупателя сдать в утиль свою старую машину<sup>35</sup>. Как и программа льготного кредитования, программа утилизации продлилась по 2011 год включительно.

В те же годы, не удовлетворившись темпами и складывающимися результатами промышленной сборки, правительством принимает решение интенсифицировать развитие этого направления. С

<sup>32</sup> <http://dcenter.ru/rynek-legkovyx-avtomobilej/>

<sup>33</sup> Постановление Правительства РФ от 29.03.2005 N 166 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки».

<sup>34</sup> Постановление 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».

<sup>35</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 г. №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».

одной стороны, вводятся значительные таможенные преференции (вплоть до обнуления ввозных таможенных пошлин) на импорт отдельных узлов и агрегатов автомобилей<sup>36</sup>, а с другой стороны, в 2010 году правительством утверждаются новые условия промышленной сборки, предусматривающие ее расширение и углубление<sup>37</sup>.

Также в 2010 году Минпромторгом РФ была утверждена Стратегия развития автомобильной промышленности на период до 2020 года (далее – Стратегия)<sup>38</sup>. В соответствии с этим документом, российской отрасли производства легковых автомобилей ставились задачи повышения доли создаваемой ею добавленной стоимости, увеличения в общем объеме потребления на внутреннем рынке доли продукции российского производства, а также наращивания экспорта.

Однако уже к 2013 году стало ясно, что выработанные государством планы, как минимум, требуют серьезной корректировки. Во-первых, в августе 2012 года состоялось вступление России во Всемирную торговую организацию (ВТО), одним из последствий которого стало обязательство поэтапного снижения ставок таможенных пошлин на ввоз новых и подержанных легковых автомобилей. А это означало снижение конкурентоспособности на внутреннем рынке произведенных в России автомобилей. Во-вторых, начиная с 2013 года российский рынок легковых автомобилей стал демонстрировать явные признаки стагнации.

В результате уже в 2013 году Минпромторг РФ внес в Стратегию развития автопрома ряд уточнений и корректировок<sup>39</sup>. Общая их логика сводилась к смягчению ранее поставленных задач. Так, в частности, если предыдущий вариант Стратегии предусматривал, что к 2020 году доля продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке легковых автомобилей будет составлять 80%, то в новом варианте аналогичный целевой показатель был установлен на уровне 76%.

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 правительства новая программа обновления автотранспортных средств (утилизации). Программа получила одобрение и вступила в силу с 1 сентября 2014 года. По сравнению с предыдущим вариантом в новую программу внесли существенные изменения, задачей которых было расширение возможного поля ее участников. В частности, если более ранний вариант программы ограничивал возраст попадавшего под ее действие автомобиля, то в этот раз все ограничения были сняты.

---

<sup>36</sup> Совместный Приказ 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».

<sup>37</sup> Там же.

<sup>38</sup> Приказ Министерства промышленности и торговли РФ №319 от 23 апреля 2010 года «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года».

<sup>39</sup> Приказ Минпромторга РФ № 2155 от 27 декабря 2013 года «О внесении изменений в Стратегию развития автомобильной промышленности на период до 2020 года».

Помимо тактических мер поддержки рынка, 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 в срок до 2 декабря 2015 года представить ее на рассмотрение в правительство<sup>40</sup>.

На рубеже 2014–2015 годов произошла девальвация рубля, что стало дополнительным фактором сокращения рыночного спроса. В результате в 2015 году вновь была продлена программа утилизации, на которую было предусмотрено выделение из федерального бюджета 10 млрд руб.<sup>41</sup>.

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

Во-первых, это вступившая в силу 1 апреля 2015 года программа льготного автокредитования<sup>42</sup>, 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 того же года стартовала программа льготного лизинга, суть которой заключалась в субсидировании части авансового платежа по договорам лизинга автомобильной техники всех категорий с юридическими и физическими лицами и индивидуальными предпринимателями. Согласно этой программе выпадающие доходы участвующих в программе лизинговых организаций в размере 10% от цены колесных автотранспортных средств (но не более 500 тыс. руб. на один предмет лизинга и 5 млн руб. на одного лизингополучателя) должны возмещаться за счет средств федерального бюджета<sup>43</sup>.

Помимо трех озвученных программ Минпромторга, в 2015 году для поддержки отечественных отрасли и рынка были инициированы и другие программы. Среди них, в частности, можно назвать выделение из бюджета 10,7 млрд руб. на закупку автотехники федеральными органами власти; выделение 6,8 млрд руб. на субсидирование автопроизводителям части затрат на уплату процентов по кредитам, привлеченным на техническое перевооружение и модернизацию производств<sup>44, 45</sup>.

Несмотря на беспрецедентные меры господдержки, складывавшаяся на протяжении 2015 года на рынке ситуация потребовала от правительства их дальнейшего расширения.

---

<sup>40</sup> [http://special.government.ru/dep\\_news/16017/](http://special.government.ru/dep_news/16017/)

<sup>41</sup> <http://www.avtospravochnaya.com/news/512-pravitelstvo-opredelilo-ob-emy-sredstv-na-podderzhku-avtopromu-v-2015-godu>

<sup>42</sup> [http://minpromtorg.gov.ru/press-](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!minpromtorg_zapuskaet_programmy_lgotnogo_avtokreditovaniya_i_lgotnogo_lizinga)

<sup>43</sup> В большей мере затрагивает сегмент коммерческого транспорта.

<sup>44</sup> Там же.

<sup>45</sup> Постановление Правительства РФ от 12 марта 2015 года №214.

В результате Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев утвердил дополнительные меры поддержки автомобильной промышленности. Согласно постановлению от 12 ноября 2015 года №1226, у автопроизводителей и производителей автокомпонентов появилась возможность претендовать на получение субсидий на возмещение части затрат по обслуживанию кредитов, полученных на пополнение оборотных средств и финансирование текущей производственной деятельности.

Кроме того, дополнительные бюджетные ассигнования в размере 4,8 млрд руб. были направлены на компенсацию российским организациям части затрат в связи с производством колесных транспортных средств<sup>46</sup>.

Тем не менее, как мы уже знаем, в 2015 году тенденция сокращения спроса на автомобили на российском рынке продолжилась. Таким образом, к началу 2016 года, когда и регулятору, и производителям стали очевидны связанные с возможностью расширения сбыта на внутреннем рынке ограничения, приоритетным направлением государственного внимания стал вопрос возможности интенсификации продаж автомобилей российской сборки на экспорт. Об этом, в частности, напрямую говорилось на состоявшемся 22 января 2016 года под председательством Главы Правительства РФ Дмитрия Медведева совещании «О текущем состоянии автомобильной промышленности и основных направлениях ее развития до 2025 года»<sup>47</sup>.

Так или иначе, но во всей совокупности на поддержку российской автомобильной отрасли и рынка в 2016 году было запланировано 50 млрд руб. бюджетных средств<sup>48</sup>. Основным направлением поддержки была названа программа обновления автопарка. На нее из заявленной суммы выделялось 22,5 млрд руб.

Тем не менее постоянное расширение мер государственной поддержки, в сочетании с ограниченной эффективностью на общее состояние рынка, привело к тому, что государство осознало необходимость переосмысления своей политики в рассматриваемой нами сфере. В итоге уже в самом начале 2016 года, по результатам проведенной проверки эффективности мер по ускорению процессов импортозамещения в автомобильной промышленности, Президентом РФ В.В. Путиным был дан целый ряд поручений правительству<sup>49</sup>. Всего поручений было 14. Помимо задачи разработки нового варианта Стратегии развития автопрома, президент предписал правительству изыскать возможности для стимулирования экспорта, разработать меры для повышения доли закупок автомобильной техники российского происхождения компаниями с государственным участием и субъектами естественных монополий, увеличить глубину локализации производства в России иностранных концернов.

Все поручения должны были быть исполнены до 1 марта текущего года. Однако рассмотрение новой Стратегии было перенесено на более поздний период<sup>50</sup>.

---

<sup>46</sup> Постановление Правительства РФ от 18 марта 2015 года №244.

<sup>47</sup> Вопрос стимулирование экспортных поставок российской техники на экспорт подробно рассмотрен в соответствующей главе данного Отчета.

<sup>48</sup> <https://rg.ru/2016/01/22/medvedev-site.html>

<sup>49</sup> <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/51179>

<sup>50</sup> <http://www.kommersant.ru/doc/3018020>

12 декабря 2016 года в Минпромторге РФ состоялось обсуждение проекта Стратегии развития автомобильной промышленности и производства автокомпонентов на период до 2025 года. В новой стратегии выделены два основных направления развития автопрома<sup>51</sup>.

Первым направлением является развитие экспорта. В этой части предложен проектный подход, предполагающий долгосрочную поддержку производителей на всех этапах выхода на целевые рынки. Согласно оценкам Минпромторга, его реализация уже к концу 2018 года должна позволить в полтора раза нарастить поставки автомобилей на внешние рынки.

Второе ключевое направление – это стимулирование производства автокомпонентов всех уровней. В этом сегменте Стратегией декларируется сохраняющаяся высокая зависимость от иностранных поставщиков и ставится задача увеличения глубины локализации производства в России.

Также в конце 2016 года Минпромторгом было заявлено о решении сохранить государственную поддержку российского автопрома на 2017 год. В частности, озвучены планы до 82 млрд руб. (80,37 млрд руб. в 2016 году) увеличить выплаты по блоку промышленных субсидий, которые компенсируют российским автозаводам затраты на содержание рабочих мест, выпуск более экологичных автомобилей и т.д.<sup>52</sup>

В то же время в проекте бюджета на 2017 год отсутствует общая программа субсидирования предприятиям автопрома части процентных ставок по инвестиционным кредитам (которые компании взяли в 2009–2010 годах, а также в 2015 году для рефинансирования действующих займов). Программа была принята в 2011 году и ежегодно продлевалась. В 2016 году на нее выделено более 7 млрд руб. Также проектом бюджета не предусмотрено субсидирование железнодорожных тарифов для перевозки автомобилей, выпущенных на Дальнем Востоке (для справки, в 2016 году на эти цели выделено более 3 млрд руб.).

При этом государством делаются попытки сделать саму поддержку более целевой и адресной. В частности, в сегменте легкового автотранспорта были заявлены программы «Первый автомобиль» (субсидии на приобретение ранее не имевшим автомобиля физическим лицом новой машины отечественного производства) и «Автомобиль для многодетной семьи» (субсидирование приобретения легкового автомобиля семье, в которой имеется трое и более детей, возрастом младше 18 лет)<sup>53</sup>. По мнению экспертов, изначально запуск адресных программ стимулирования спроса планировался, чтобы заменить основной механизм стимулирования спроса – программу обновления автопарка. Однако в мае 2017 года Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, которым эта программа была продлена. В соответствии с действующим планом, с использованием программы обновления парка в текущем году будет приобретено не менее 250 тыс. автомобилей<sup>54</sup>.

Другим направлением поддержки спроса на легковые автомобили в текущем году остается хорошо зарекомендовавшая себя ранее программа льготных автокредитов. Так, согласно

<sup>51</sup>[http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#lobshhestvennyy\\_sovet\\_pri\\_minpromtorge\\_obsudil\\_strategiyu\\_razvitiya\\_avtopromata\\_do\\_2025\\_goda](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#lobshhestvennyy_sovet_pri_minpromtorge_obsudil_strategiyu_razvitiya_avtopromata_do_2025_goda)

<sup>52</sup><https://www.autostat.ru/news/27692/>

<sup>53</sup><http://www.kolesa.ru/news/minpromtorg-chastichno-raskryl-usloviya-gosprogrammy-pervyj-avtomobil>

<sup>54</sup><http://www.finmarket.ru/news/4528670>

официальным релизам Минпромторга, в 2016 году по программе льготного автокредитования было реализовано 324 тыс. легковых автомобилей. При этом плановый показатель (270 тыс. машин) был превышен на 20%. В 2017 году на поддержку автокредитования из федерального бюджета выделено 10 млрд руб., из которых 7 млрд руб. направлено на обслуживание ранее заключенных кредитов договоров, а 3 млрд руб. – на новые. Сейчас средняя ставка по программе с учетом скидки составляет 9,47% годовых, скидка – 6,67 п.п. Программа распространяется на выпущенные в России легковые автомобили, стоимость которых не превышает 1,15 млн руб., а масса – не более 3,5 тонн. В 2015 году по программе было реализовано 243,2 тыс. машин. Таким образом, в прошлом году продажи по льготным автокредитам выросли примерно на 33%<sup>55</sup>.

Всего в 2017 году с помощью программ господдержки Минпромторг планирует пристимулировать продажи 750 тыс. автомобилей общей стоимостью 63 млрд руб. Из них за счет новых адресных программ («Первый автомобиль», «Автомобиль для многодетной семьи» и др.) – 90,72 тыс. шт. на общую сумму 17,4 млрд руб.<sup>56</sup>.

Однако обращает на себя внимание, что, будучи озвученными Минпромторгом в качестве идеи в конце 2016 года, к июню 2017 года адресные программы поддержки все еще находились в стадии формулировки, обсуждения и согласования, и их запуск был намечен на неопределенную дату второго полугодия текущего года.

В целом, по оценкам экспертов, поддержка со стороны государства остается весьма значимым фактором для российского автомобильного рынка. Так, согласно данным Минпромторга, с января по апрель 2017 года с использованием мер стимулирования спроса было реализовано более 240 тыс. автомобилей при суммарном объеме продаж легковых и легких коммерческих автомобилей, равном 452 тыс. единицам техники. То есть меры поддержки были задействованы при реализации более 50% проданной техники<sup>57</sup>.

Уже ближе к середине 2017 года стали известны подробности новой Стратегии развития автопрома. В представленном Минпромторгом проекте Стратегии установлены ориентиры достичь к 2025 году объема производства легковых автомобилей в 2,1 млн единиц техники, увеличив его в 1,9 раза к текущему уровню, при емкости внутреннего рынка в 2,2 млн шт. (рост в 1,7 раза). Для сравнения, в 2012 году в России было продано более 2,7 млн шт. легковых автомобилей. А объем производства составил лишь немногим менее 2 млн единиц техники. Таким образом, действующий вариант Стратегии предполагает, что российский рынок даже к 2025 году будет существенно отставать от своего докризисного уровня. Акцент в новом документе при этом делается на активную переориентацию потребителя на автомобили внутреннего производства.

Ежегодную господдержку отрасли до 2025 года предлагается сохранить на уровне 2016 года – 65 млрд руб. При этом не исключено, что субсидирование спроса по тем или иным причинам может прекратиться, а к 2020 году поддержка сконцентрируется на проектах, связанных с электромобилями, беспилотными машинами, развитием необходимой для их эксплуатации инфраструктуры. При этом ставится задача сокращения числа используемых при производстве

<sup>55</sup> <https://www.autostat.ru/news/28892/>

<sup>56</sup> <https://www.autostat.ru/news/30188/>

<sup>57</sup> <http://tass.ru/ekonomika/4246630>

легковой техники автомобильных платформ. Согласно содержащимся в проекте сведениям, сегодня в российской отрасли производства легковых машин их насчитывается около 30, в то время как автопромы наиболее развитых странах ограничиваются 6–8 вариантами. Причем для безубыточности производства на одной «глобальной» платформе (в массовом сегменте) нужно выпускать 100–150 тыс. машин в год, на «отечественной» платформе – 370–500 тыс. шт. из-за более высоких издержек производства<sup>58</sup>.

Отдельно в новой Стратегии выделен вопрос рисков, которые могут помешать ее реализации. Среди них названы нехватка компетенций и денег для развития НИОКР, экспорта, производства автокомпонентов. Также сохраняется риск дальнейшего сворачивания производства предприятиями, работающими в России на условиях промышленной сборки<sup>59</sup>. Для минимизации такого риска разработчики Стратегии предлагают подписать с ключевыми игроками новые версии соглашений о промышленной сборке (действие текущих завершится к 2020 году).

#### **ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:**

В условиях, когда российский рынок продолжает сокращаться, меры государственной поддержки отрасли и стимулирования спроса на рынке легковых автомобилей являются определяющим фактором как состояния рынка, так и отечественного автопрома. В течение последних лет мы наблюдали, что государство расширяло свою поддержку, привлекая дополнительные объемы бюджетных средств по мере дальнейшего ухудшения ситуации на рынке. Однако в текущем году, при сохранении финансирования приблизительно на прошлогоднем уровне, делается попытка изменить структуру поддержки, сместив ее в сторону покупателя и сделав более адресной. Иными словами, в условиях бюджетного дефицита государство ищет возможности как минимум не увеличивать размеры поддержки, одновременно сохранив ее эффективность.

С точки зрения эффективности мер государственной поддержки в отношении отрасли и рынка, все более значимым отрицательным фактором становится низкая мобильность государственного бюрократического аппарата. Отдельными иллюстрациями этого служат факты многократного переноса даты доклада по проекту новой Стратегии развития автопрома в 2016 году, а также затянувшийся процесс формулировки и утверждения адресных программ поддержки продаж автомобилей. В кризисных условиях, в которых сейчас находится российский рынок, эта особенность работы российских государственных институтов воспринимается производителями в качестве дополнительной неопределенности, снижающей их инвестиционную и производственную активность.

Если же говорить о мерах государственной поддержки рынка в целом, то мы можем повторить вывод, сделанный нами в предыдущем, посвященном аналогичной тематике, обзоре. На сегодняшний день в своем подавляющем большинстве меры по поддержке рынка легковых автомобилей остаются направленными 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

<sup>58</sup> <https://www.autostat.ru/news/30204/>

<sup>59</sup> Так, например, в 2015 году поступила General Motors

бензина, дотация страхования и тому подобные меры могли бы стать дополнительными стимулами для потенциального потребителя, перешедшего на сберегающую модель поведения.

## 4. ОБЗОР РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

### 4.1. Состояние парка легковых автомобилей в России

Как мы уже отмечали ранее, перспективы рынка легковых автомобилей во многом определяются текущим состоянием парка автотранспортных средств – его суммарным объемом и качественным составом.

По состоянию на 01.01.2016 г. суммарное количество легковых автомобилей в Российской Федерации составляло, согласно данным МВД РФ, 44,3 млн шт. Из них 42,3 млн автомобилей (96%) находилось в собственности физических лиц. За 2015 год парк вырос на 836 тыс. единиц техники. Для сравнения, в 2014 году прирост парка составлял около 2 млн легковых автомобилей.

Если сопоставить данные о продаже новых легковых автомобилей в России, которые в 2015 году были равны 1,6 млн шт.<sup>60</sup>, с фактическим приростом парка в 0,8 млн шт. мы получим, что в рассматриваемый период из парка выбыло около 800 тыс. автомобилей.

**Табл. 21 Парк легковых автомобилей в России, млн шт.**

	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015
Легковые автомобили – всего	20,4	25,6	34,4	38,8	41,4	43,4	44,3
в т.ч. в собственности граждан	19,1	24,1	32,6	36,9	39,2	41,4	42,3

Источник: Росстат РФ

При этом Росстат (со ссылкой на данные МВД РФ) приводит сведения о возрасте имеющегося в России парка автотранспортных средств. Согласно этим данным, к началу 2016 года около 47% зарегистрированных в России легковых автомобилей представляли собой технику, чей возраст превышал 10 лет. Машин, находящихся в эксплуатации менее 5 лет, в российском парке насчитывалось лишь немногим более 28%. В целом видно, что текущая тенденция «старения» отечественного парка началась в 2014 году, что является закономерным отражением стартовавшего в тот же период ухудшения общего состояния экономики в стране и снижения продаж на российском рынке легковых автомобилей.

**Табл. 22 Структура парка легковых автомобилей в России в разрезе возраста, %**

	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015
Легковые автомобили – всего	100	100	100	100	100	100	100
в том числе находящиеся в эксплуатации, лет:							
до 5	20,6	21,7	27,2	26,1	30,7	29,3	28,3
5,1 – 10	32,2	27,7	24,6	25,3	24,6	24,9	24,8
более 10	47,2	50,6	48,2	48,6	44,7	45,8	46,9

Источник: Росстат РФ

<sup>60</sup> Данные компании «Автостат».

В подготовленном Аналитическим центром при Правительстве РФ Бюллете в социально-экономического кризиса в России №13 (май 2016 года), также со ссылкой на МВД РФ<sup>61</sup> приводятся сведения о качественной структуре российского парка легковых автомобилей, но уже в разрезе происхождения марок. Согласно представленным в упомянутом документе данным, с 2013 года<sup>62</sup> мы видим рост абсолютного количества зарегистрированных в России машин иностранных марок. При этом в 2015 году практически весь прирост марок иностранного происхождения в российском парке произошел за счет собранной в России техники.

**Табл. 23 Парк легковых автомобилей в России по происхождению марки, млн шт.**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Легковые автомобили – всего	32,0	33,1	34,4	36,4	38,8	41,4	43,4	44,3
в т. ч. иностранных марок:	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	20	21,5	21,9
в т. ч. иностранных марок, произведенных на территории России	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	4,5	5,2	5,6

Источник: Аналитический центр при Правительстве РФ

Более актуальные данные о состоянии российского парка легковых автотранспортных средств мы можем получить из материалов специализированного аналитического агентства «Автостат»<sup>63</sup>. Однако между данными Росстата и Автостата имеется устойчивое расхождение, связанное с различной методологией учета. Так, если Росстат в категории «легковые автомобили» учитывает «пассажирские автомобили вместимостью до восьми мест для сидения, не считая места водителя»<sup>64</sup>, то Автостат использует более избирательную схему учета. В результате при сопоставлении показателя парка легковых автомобилей на 01.01.2016 г., мы видим, что Росстат показывает цифру в 44,3 млн единиц техники, а Автостат – 40,9 млн единиц техники.

Тем не менее тенденции динамики у Росстата и Автостата совпадают, что позволяет нам, опираясь лишь на один из двух упомянутых источников, дать качественную характеристику происходящих в российском парке изменений.

Итак, по данным Автостата, на 01.01.2017 г. число зарегистрированных в России легковых автомобилей составило 41,6 млн шт.<sup>65</sup>. Таким образом, за год парк вырос на 700 тыс. единиц техники. И если на начало 2016 года средний возраст находящегося в российском парке легкового автомобиля составлял 12,5 лет<sup>66</sup>, то на начало 2017 года аналогичный показатель был равен уже 13 годам. Таким образом, мы можем говорить о продолжении начавшейся в 2014 году тенденции устаревания парка. На сегодняшний день каждый третий автомобиль в парке – машина старше 15 лет. При этом каждая пятая машина российского парка легковых автомобилей – внедорожник.

<sup>61</sup> Данные по абсолютной величине парка совпадают с Росстатом.

<sup>62</sup> Начало наблюдений.

<sup>63</sup> <https://www.autostat.ru>

<sup>64</sup> [http://www.gks.ru/bgd/regl/B16\\_5563/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/B16_5563/Main.htm)

<sup>65</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/29445/>

<sup>66</sup> <https://www.autostat.ru/news/25055/>

Экологическим стандартам Евро-4 и выше в парке соответствует 39% находящихся в нем автомобилей.

Рассматривая структуру российского парка в разрезе марок имеющихся в нем автомобилей, мы должны отметить, что в количестве свыше 1 млн экземпляров в нем присутствует лишь 11 марок. Самую большую долю в российском парке занимают LADA (13,87 млн шт.) и Toyota (3,64 млн шт.). В целом на долю ТОП-11 марок приходится около 70% совокупного парка легковых автомобилей в России.

**Табл. 24 Парк легковых автомобилей в России в разрезе ТОП-11 марок, млн шт.**

Марка	2016	2015	Прирост 2016/2015,%
LADA	13,87	13,79	0,6%
Toyota	3,64	3,54	2,7%
Nissan	1,95	1,89	3,3%
Hyundai	1,70	1,57	8,6%
Chevrolet	1,59	1,56	2,1%
Renault	1,52	1,41	8,2%
KIA	1,49	1,34	11,5%
Volkswagen	1,43	1,35	5,9%
Ford	1,30	1,25	3,7%
Mitsubishi	1,13	1,12	0,8%
GAZ	1,00	1,08	-7,6%

Источник: Автостат

По итогам 2016 года наиболее высокие темпы прироста парка продемонстрировали обе марки объединенного корейского концерна Hyundai-KIA: присутствие Hyundai в российском парке легковых автомобилей выросло на 11,5%, а KIA – на 8,6%. Среди прочих заметно увеличилось число автомобилей марки Renault: прирост французского бренда в парке составил 8,2%.

С точки зрения модельной структуры, закономерно, что в парке лидируют модели LADA. Так, по данным того же Автостата, сегодня больше всего в российском парке имеется автомобилей модели Lada 2107. Их насчитывается в парке 1,75 млн шт. Второе место занимает ВАЗ-2106 с показателем в 1,67 млн автомобилей в российском парке. Третье место у Lada 4x4 с 1,16 миллионами зарегистрированных в России автомобилей. Следующие в рейтинге четыре позиции также занимают модели LADA: Lada 2109, Lada 2110, Lada 2114 и Lada 2105<sup>67</sup>. И только на восьмом месте находится модель иностранного бренда – Ford Focus. Автомобилей этой модели насчитывается в российском парке 694 тыс. шт. Почти столько же в российском парке автомобилей Toyota Corolla (691 тыс. шт.). Кроме упомянутых, заметной долей в парке обладают Renault Logan, Chevrolet Niva, Hyundai Solaris и KIA Rio. Прочие модели присутствуют в российском парке в количестве менее 500 тыс. шт. В целом же, как видно из сделанного перечисления, доминируют в российском парке автомобили т.н. бюджетного класса, при этом собранные на территории страны.

<sup>67</sup> [https://auto.newsru.com/article/20mar2017/lada\\_ford](https://auto.newsru.com/article/20mar2017/lada_ford)

По состоянию на начало 2017 года в России насчитывалось девять территориальных субъектов, парки легковых автомобилей в которых превышали миллион единиц. Самыми крупными парками в России отличаются Москва (3,78 млн шт.) и Московская область (2,56 млн шт.). Однако обращает на себя внимание то, что по итогам 2016 года крупнейший в России московский парк легковых автомобилей не только не вырос, но даже, пусть и незначительно, уменьшился.

**Табл. 25 Парк легковых автомобилей в России в разрезе ТОП-9 регионов, млн шт.**

Регион	2016	2015	Прирост 2016/2015,%
Москва	3,78	3,79	-0,3%
Московская обл.	2,56	2,52	1,6%
Краснодарский край	1,72	1,65	4,2%
Санкт-Петербург	1,67	1,64	1,8%
Ростовская обл.	1,26	1,22	3,3%
Свердловская обл.	1,24	1,21	2,5%
Татарстан	1,2	1,18	1,7%
Башкортостан	1,15	1,12	2,7%
Челябинская обл.	1,03	1,01	2,0%

Источник: Автостат

Это при том, что, как оказалось, Москва не отличается самым высоким среди российских городов показателем числа легковых автомобилей в пересчете на 1000 жителей города. В соответствии с проведенным аналитическим агентством «Автостат» исследованием парка легковых автомобилей в крупнейших городах России<sup>68</sup>, наибольшую обеспеченность легковыми автомобилями в стране имеет Самара. При парке, лишь немногим превышающим 390 тыс. единиц, и населении около 1,2 млн человек, в этом городе на тысячу жителей приходится 334 легковых автомобиля. На второй позиции рейтинга находится Санкт-Петербург, в котором показатель обеспеченности составляет 319 единиц легковых автомобилей на 1000 жителей. Замыкает тройку лидеров Воронеж, с аналогичным показателем равным 308 единиц техники. Москва по итогам исследования заняла лишь четвертое место. Обеспеченность легковыми автомобилями на тысячу человек в столице составила 307 единиц техники<sup>69</sup>.

<sup>68</sup> Охватывало города с населением свыше 1 млн жителей; состояние парка оценивалось на 01.01.2017.

<sup>69</sup> <https://www.autostat.ru/press-releases/29680/>

**Табл. 26 Обеспеченность легковыми автомобилями на тысячу жителей в городах России с населением свыше 1 млн человек (по состоянию на 1 января 2017 года)**

Город	Парк, тыс. шт.	Население, тыс. чел.	Обеспеченность на тыс. чел., шт.
Самара	390,9	1171,0	334
Санкт-Петербург	1665,3	5225,7	319
Воронеж	318,4	1032,4	308
Москва	3782,8	12330,1	307
Казань	368,5	1217,0	303
Екатеринбург	446,5	1477,7	302
Красноярск	312,5	1067,9	293
Ростов-на-Дону	319,2	1119,9	285
Уфа	311,6	1121,4	278
Нижний Новгород	352,0	1275,5	276
Новосибирск	433,1	1584,1	273
Омск	321,3	1178,1	273
Челябинск	320,4	1192,0	269
Волгоград	256,3	1016,1	252
Пермь	246,5	1041,9	237

Источник: Автостат

Таким образом, мы видим, что крупнейшая и богатейшая в России агломерация демонстрирует сокращение парка автомобилей, даже несмотря на то, что обеспеченность легковыми автомобилями в столице не достигла критически высоких величин. Очевидно напрашивается выводом является наличие в Москве инфраструктурных ограничений, препятствующих дальнейшему увеличению показателя обеспеченности населения легковыми автомобилями.

Для сравнения, если в 2015 году рассматриваемый показатель в среднем в европейских странах превышал 400 автомобилей на 1000 жителей, в то время как в Италии обеспеченность была равна 618 автомобилям, в Германии – 544, Великобритании – 501, то показатель в целом по России составил в тот же период лишь 283 автомобиля<sup>70</sup>. Следовательно, в России имеется значительный «резерв» для наращивания парка. И даже в Москве показатель обеспеченности населения парком легковых автомобилей существенно отстает от таких стран, как Германия, Франция, Италия и Великобритания.

При этом по своему составу российский парк легковых автомобилей имеет существенные расхождения в зависимости от того или иного субъекта РФ. В целом на уровне федеральных округов остается заметной доминанта отечественной «классики». Так, самой распространенной моделью легкового автомобиля в Центральном, Приволжском, Северо-Западном и Южном федеральных округах является Lada 2107 (в автопарке ЮФО ее доля доходит до 6,5%). В Уральском, Сибирском и Северо-Кавказском округах лидирует другая отечественная модель – Lada 2106. И только в Дальневосточном ФО лидирует Toyota Corolla с долей 6,6%.

<sup>70</sup> <http://ютуб.рус/w4933/>

Однако в наиболее крупных и богатых городах России первенствуют иномарки. В частности, согласно данным Автостата, к началу 2017 года самой популярной моделью автомобиля в парках Москвы и Санкт-Петербурга является Ford Focus, причем в Санкт-Петербурге его доля выше (3,1% против 2,4%)<sup>71</sup>.

#### **ОБЩИЕ ВЫВОДЫ:**

По сравнению с парками наиболее развитых стран, российский парк легковых автомобилей является более возрастным. При этом обеспеченность населения легковыми автомобилями в России имеет значительное отставание от аналогичного показателя у таких стран, как, например, Германия, Франция или Италия. При этом российский парк имеет выраженную региональную дифференциацию, в первую очередь связанную с разным уровнем дохода населения в разных субъектах Российской Федерации. Все это позволяет говорить о наличии значительных резервов для дальнейшего роста парка. Однако непременным условием возможного роста парка является улучшение общей экономической ситуации в стране. К тому же на примере Москвы мы видим, что серьезным препятствием для роста парка могут стать инфраструктурные ограничения территории. Решение этого вопроса также во многом будет зависеть от общего состояния экономики государства.

## **4.2. Текущее состояние российского рынка легковых автомобилей<sup>72</sup>**

Существует несколько способов оценки емкости рынка легковых автомобилей. Во-первых, размер рынка можно оценить при помощи показателя видимого потребления, рассчитываемого как сумма произведенных и импортированных в страну автомобилей за вычетом пошедших на экспорт машин за тот же период времени. Исходные данные для расчета данного показателя мы можем получить из официальной статистики, предоставляемой Росстатом и Федеральной таможенной службой РФ. Во-вторых, размер рынка можно оценить на основе данных о фактических продажах, предоставляемых торговыми организациями. Подобную статистику по российскому рынку публикует в открытом доступе Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ)<sup>73</sup>. Однако предоставляемые АЕБ данные включают в себя объединенную группу легковых и легких коммерческих автомобилей. И в-третьих, объем продаж на рынке можно принять равным числу регистраций в МВД первыми владельцами новых автомобилей. Этим путем идет специализированное исследовательское агентство «Автостат».

В нашем обзоре мы будем использовать для суммарной оценки рынка показатели видимого потребления и количества регистраций новых автомобилей.

Итак, в соответствии с произведенным нами расчетом видимого потребления легковых автомобилей, начиная с 2013 года, на российском рынке наблюдается спад продаж рассматриваемого вида техники. По итогам 2016 года видимое потребление легковых автомобилей в России составило 1 323,7 тыс. шт. По сравнению с последним, когда рынок показал

<sup>71</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/30029/>

<sup>72</sup> Рассмотрение рынка в разрезе классов автомобилей, типов кузова и мощности двигателя выходит за рамки данного обзора.

<sup>73</sup> <https://www.aebrus.ru/ru/>

рост, 2012 годом, данный показатель сократился более чем в два раза. Обращает на себя внимание, что снижение одновременно затронуло все составляющие видимого потребления: производство, экспорт и импорт.

В процентном соотношении более всего сократился импорт. Так, если в 2012 году в Россию было ввезено более 1 млн легковых автомобилей, то результат 2016 года составил всего 267 тыс. единиц техники. Таким образом, снижение импорта было более чем трехкратным.

**Табл. 27 Видимое потребление легковых автомобилей в России, тыс. шт.**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Производство	1 209,6	1 739,9	1 963,7	1 924,7	1 695,4	1 215,4	1 124,8
Экспорт	45,4	84,8	113,0	138,4	129,3	97,7	68,0
Импорт	710,6	1 092,8	1 081,7	894,3	703,9	349,6	267,0
Видимое потребление	1 874,8	2 747,9	2 932,5	2 680,5	2 269,9	1 467,3	1 323,7

Источники: Росстат, ФТС РФ, собственные расчеты

Если говорить о тенденциях 2017 года, то видимое потребление легковых автомобилей в январе-апреле текущего года равнялось 460,9 тыс. шт. По сравнению с аналогичным периодом 2016 года рост по рассматриваемому показателю составил 15%. При этом импорт продолжил сокращаться. Так, за первые четыре месяца 2017 года в Россию было импортировано 64,2 тыс. легковых автомобилей, что на 19% меньше, чем годом ранее. Производство и экспорт рассматриваемого вида техники выросли (на 23 и 21% соответственно). При этом, несмотря на рост, доля экспортного канала сбыта остается низкой. Только 6% от суммарного объема произведенных в России в январе-апреле 2017 года легковых автомобилей было отправлено на экспорт.

**Табл. 28 Динамика видимого потребления легковых автомобилей в России в 2016-2017 годы, тыс. шт.**

	Январь-апрель 2016	Январь-апрель 2017	Прирост 2017/2016
Производство	344,7	423,3	23%
Экспорт	21,9	26,6	21%
Импорт	79,4	64,2	-19%
Видимое потребление	402,2	460,9	15%

Источники: Росстат, ФТС РФ, собственные расчеты

Таким образом, мы видим, что производство растет в России опережающими по отношению к видимому потреблению темпами. Это было обусловлено сохраняющейся тенденцией сокращения импорта. С другой стороны, факт производства и ввоза в страну какого-то количества автомобилей не означает их автоматической продажи. Так, автомобиль может достаточно продолжительный период времени находиться на складах производителя или дилера.

В таблице 29 приведены данные с оценкой продаж новых легковых автомобилей в России на основе информации о регистрациях.

Сопоставляя данные о видимом потреблении новых легковых автомобилей в России со сведениями о количестве их регистраций на территории страны, мы можем наблюдать, что в целом направление тренда по ним совпадает. Однако между этими показателями имеется и заметное расхождение. В особенности это заметно по результатам 2015 года.

**Табл. 29 Продажи (регистрация) новых легковых автомобилей в России, тыс. шт.**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Продано легковых автомобилей	1780	2480	2759	2608	2340	1284	1 243
Прирост (снижение) к предыдущему году в тыс. шт.	+415	+700	+279	-151	-268	1552	-309
Прирост (снижение) к предыдущему году в процентах	+30,4%	+39,3%	+11,3%	-5,5%	-10,3%	-45,1%	-3,2%

Источник: Автостат, PwC

Занимавшиеся анализом российского рынка легковых автомобилей специалисты PricewaterhouseCoopers (PwC) сделали экспертное заключение, что одной из ключевых причин такого расхождения (при различном варианте расчета объема продаж на внутреннем российском рынке) стало приобретение автомобилей в России покупателями из других стран (прежде всего, Казахстана и Беларуси) в период обесценения рубля и до обесценения национальных валют этих стран<sup>74</sup>.

Соответственно, переходя к текущей на момент написания данного обзора динамике российского рынка, а именно, данным за январь-апрель 2017 года, мы видим, что это расхождение сохраняется и в текущем году. При этом, даже несмотря на то, что оба из рассматриваемых нами показателей продемонстрировали в начале 2017 года положительную динамику по отношению к прошлому году, характер этой динамики заметно расходится. Так, если видимое потребление легковых автомобилей в России показало рост на 15%, регистрация машин выросла в стране лишь на 5%.

**Табл. 30 Продажи (регистрация) новых легковых автомобилей в России в 2016-2017 годы, тыс. шт.**

	Январь-апрель 2016	Январь-апрель 2017	Прирост 2017/2016
Зарегистрировано легковых автомобилей	378	397	+5%
Видимое потребление легковых автомобилей	402	461	+15%
Отклонение между показателями	6%	14%	

Источник: Автостат

К тому же, если в январе-апреле 2016 года разница между видимым потреблением и регистрацией новых легковых автомобилей составляла в абсолютном выражении 24 тыс. единиц техники, то в аналогичный период 2017 года разница достигла 64 тыс. автомобилей.

<sup>74</sup> <http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/assets/auto-market-feb-16l.pdf>

Из этого можно сделать вывод, что пока не следует испытывать излишний оптимизм в отношении российского рынка. Отразившийся на увеличении видимого потребления рост производства автомобилей в России вполне может замедлиться, натолкнувшись на имеющиеся ограничения внутреннего спроса ближе к концу текущего года.

Этому же выводу может способствовать анализ динамики цен на легковые автомобили на внутреннем российском рынке. Так, в соответствии с данными Росстата, в 2015–2016 годах мы наблюдаем опережающие по отношению к нескольким предыдущим годам темпы роста потребительских цен на легковые автомобили. В частности, в 2015 году, когда произошла девальвация рубля, цены на легковые автомобили выросли практически на 15%. В 2016 году рост цен продолжился: они увеличились еще почти на 7%. Однако все это происходило на фоне тенденции сокращения реальных доходов населения. Так, по данным того же Росстата, в 2016 году реальные денежные доходы населения сократились на 6% по отношению к предыдущему году<sup>75</sup>.

**Табл. 31 Индекс потребительских цен на легковые автомобили, в годовом исчислении, %**

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
103,7	107,43	104,37	104,91	104,13	103,1	103,32	114,65	106,8

Источник: Росстат

Сделавшие соответствующее исследование специалисты Автостата подсчитали, что если в 2015 году средневзвешенная цена нового легкового автомобиля составляла 1197,4 тыс. руб.<sup>76</sup>, то к концу 2016 года она уже была равна 1 367 тыс. руб.<sup>77</sup>. Таким образом, прирост по рассматриваемому показателю достиг за год 14,2%. Очевидно, что наблюдавшийся в последние годы рост цен на автомобили находился в явном противоречии с динамикой реальных доходов населения. Поэтому закономерно, что по итогам первого квартала 2017 года мы видим небольшое снижение средневзвешенной цены реализуемых на российском рынке новых легковых автомобилей. По данным Автостата, она составила в рассматриваемый период 1 343,8 тыс. руб.<sup>78</sup>. Насколько нам известно, производители не снижали цен, так что текущее снижение средневзвешенной цены мы считаем отражением смещения интереса потребителя в более дешевый сегмент рынка.

Важно отметить, что в настоящее время на рынке существует большая разница в средневзвешенной цене между новыми легковыми автомобилями российских и иностранных марок. В среднем, по данным за последние два года, новый автомобиль иностранной марки стоил в 2,5 раза дороже отечественного аналога.

<sup>75</sup> <https://www.fedstat.ru/indicator/57043>

<sup>76</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/24910/>

<sup>77</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/28602/>

<sup>78</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/30123/>

Табл. 32 Средневзвешенная цена на новый легковой автомобиль на рынке РФ, тыс. руб.

Происхождение марки	2015	2016	Прирост, 2016/2015
Иномарка	1367	1580	~ +15%
Отечественная марка	510	589	
В целом	1197	1367	

Источник: Автостат

Снижение продаж и рост цен на российском рынке новых легковых автомобилей стимулирует рост активности в сегменте подержанной техники. Так, в соответствии с данными Автостата, в 2016 году в России было продано около 5,2 млн уже использовавшихся ранее легковых автомобилей. По сравнению с 2015 годом, когда соответствующий показатель составил 4,9 млн машин, прирост составил 6%<sup>79</sup>.

Угроза сохранения низкого покупательного спроса в качестве отрицательного драйвера рынка становится даже более актуальной, если мы обратимся к статистике продаж легковых автомобилей в кредит. Как мы отмечали в прошлом, посвященном российскому рынку легковых автомобилей, обзоре, в 2015 году наблюдалось 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 снизился до 40,5%. А по итогам января-сентября 2015 года доля проданных в кредит автомобилей смогла достичь лишь 32,6%.

Тем не менее по итогам 2015 года доля проданных в кредит легковых автомобилей составила 37,1%. А в 2016 году – уже 44%. При этом рост доли сопровождался и увеличением фактических продаж по кредитной схеме. Так, по итогам 2016 года в России количество проданных в кредит автомобилей составило 552,4 тыс. единиц, увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 13,8% (в 2015 году – 485,3 тыс. шт.). В 2017 году доля проданных в кредит легковых автомобилей сохранила тенденцию к росту.

Табл. 33. Доля новых легковых автомобилей, проданных в кредит

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	3 мес. 2017
Продано легковых автомобилей	33,2%	36,7%	48,0%	40,5%	37,1%	44,0%	45,1%

Источник: НБКИ

Однако, как известно, рост кредитных продаж во многом был обусловлен работой государственной программы льготного кредитования покупки легкового автомобиля населением. При этом специалисты НБКИ отмечают, что произошедший в 2015–2016 годах рост как доли, так и общего количества проданных в кредит автомобилей сопровождался ухудшением «качества» этих кредитов.

<sup>79</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/28708/>

Иллюстрацией этого служит тот факт, что в сегменте автокредитования продолжает увеличиваться просроченная задолженность. По итогам 2016 года она выросла на 6,7%, - до 102,4 млрд руб. Доля просроченной задолженности по автокредитам к общему объему портфеля займов на покупку автомобилей достигла на начало 2017 года 10,1%.

При этом общий объем действующих автокредитов по итогам 2016 года снизился на 6,5% (или на 70 млрд руб. в абсолютном выражении) по сравнению с 2015 годом и составил 1,02 трлн руб.<sup>80</sup>.

По состоянию на четвертый квартал 2016 года просроченными являлись около 200 тыс. из 1,3–1,4 млн действующих автокредитов<sup>81</sup>.

Увеличение просроченной задолженности экспертами связывается с рядом факторов: снижением реальных располагаемых доходов населения и сохраняющимся высоким уровнем закредитованности заемщиков (средний показатель по стране составляет 1,8 кредита на должника (в 2015 году – 1,7).

Ухудшение платежеспособности населения подтверждается изменениями показателя срока выхода на первую просрочку кредитного платежа. Так, если в 2014 году средний заемщик переставал обслуживать кредит за купленный автомобиль через 18 месяцев (или 1,2 года), в 2015 году — через 16 месяцев, то в конце 2016 года этот показатель составлял уже около 12 месяцев.

К тому же в 2016 году банки продолжили политику стимулирования автокредитов: доля среднего первоначального взноса снизилась до 50% по сравнению с 55% в конце 2015 года<sup>82</sup>.

Переходя к качественному анализу происходящих в настоящее время на российском рынке изменений, мы должны сразу отметить рост доли в суммарной структуре продаж новых легковых автомобилей отечественных марок. В соответствии с информацией Автостата, их доля по итогам 2016 года выросла на 2 процентных пункта, до 22,1%, а фактические продажи увеличились на 6,1% и составили 274,3 тыс. шт.<sup>83</sup>.

Подавляющий объем в продажах именно российских марок занимает бренд LADA. По данным Автостата, автомобилей этой марки на российском рынке в прошлом году было продано 255,4 тыс. шт. По сравнению с 2015 годом прирост продаж марки составил 6,6%. А вот другой отечественный бренд – марка УАЗ - показал, напротив, отрицательный результат. По итогам 2016 года ульяновский автопроизводитель реализовал 18,9 тыс. автомобилей, что на 0,3% ниже результата, показанного годом ранее.

Специалисты PwC сделали собственное видение динамики продаж новых легковых автомобилей на российском рынке в разрезе происхождения их марок. Согласно расчетам PwC, в 2016 году на российском рынке было продано 284 тыс. новых легковых автомобилей отечественных марок. По сравнению с 2015 годом продажи этой группы упали на 1%. Самое большое количество реализуемых в России машин – иномарки российского производства. Их было продано в 2016 году 754 тыс. шт. Показанный данной группой результат оказался на 11% ниже полученного в 2015 году. Что касается третьей группы – новые импортные автомобили, то объем их реализации по

<sup>80</sup> <https://lenta.ru/news/2017/02/13/avtoprosrochka/>

<sup>81</sup> <https://bosfera.ru/bo/prosrochennaya-zadolzhennost-v-semente-avtokreditovaniya-rastet>

<sup>82</sup> <http://www.asroad.org/stat/nbki-i-avtostat-dolya-pervonachalnogo-vznosa-snizilas-do-50/>

<sup>83</sup> <https://avtostat-info.com/Article/261>

итогам 2016 года был равен 273 тыс. шт. При этом по отношению к 2015 году сокращение рассматриваемого показателя составило 24%.

Таким образом, изменилось и соотношение перечисленных групп в суммарной структуре продаж новых легковых автомобилей на российском рынке. Доля отечественных марок с 2015 по 2016 год выросла с 19 до 22%. Доля иномарок российского производства, несмотря на сокращение фактического объема их продаж, выросла в рассматриваемый период с 56 до 58%. Эта группа остается самой крупной в структуре продаж российского рынка. А вот доля новых импортных автомобилей снизилась с 24% в 2015 году до 19% в 2016 году. Приведенная нами статистика указывает на смещение продаж в сторону продукции российского производства. Этому способствует произошедшая в 2015 году девальвация рубля, давшая конкурентное преимущество автомобилям, в структуре производства которых высока доля рублевых издержек. К тому же продажи именно этой продукции активно поддерживаются государством. С другой стороны, отечественные марки изначально стоят в среднем гораздо дешевле своих иностранных конкурентов. И это, в условиях сократившейся платежеспособности российского потребителя, является, по нашему мнению, ключевым фактором роста доли продаж машин традиционных российских марок.

**Табл. 34 Продажи новых легковых автомобилей в России в разрезе происхождения марок**

	Продажи, тыс. шт.		Изменение	Продажи, млрд руб.		Изменение	Продажи, млрд долл. США		Изменение
	2016 г.	2015 г.		2016 г.	2015 г.		2016 г.	2015 г.	
Отечественные бренды	284	288	-1%	168	143	17,8%	2,5	2,3	8%
Иномарки российского производства	754	842	-11%	1 058	974	8,7%	15,8	15,9	-1%
Импортные новые автомобили	273	361	-24%	555	663	-16,3%	8,3	10,8	-24%
ВСЕГО	1 311	1 491	-12%	1 781	1 779	0,1%	26,5	29,0	-9%

Источник: PwC

Переходя к анализу российского рынка в разрезе представленных на нем марок легковых автомобилей безотносительно их происхождения, мы можем констатировать, что на рынке имеется явный лидер в лице бренда LADA. Согласно информации PwC, по результатам продаж 2016 года доля марки на российском рынке составила 19,7%. При этом марка-лидер смогла упрочить свое положение на рынке. Второе и третье места заняли оба бренда объединенного корейского концерна Hyundai-KIA. Доля обеих марок на российском рынке также немного выросла. В совокупности ТОП-3 марки заняли свыше 40% от суммарного объема продаж новых легковых автомобилей в России. Помимо перечисленных брендов, высокую долю в структуре продаж имеют марки Renault, Toyota, Volkswagen и Nissan. Всего же на ТОП-18 марок на российском рынке по итогам 2016 года пришлось 93% суммарного объема продаж. По сравнению с 2015 годом, когда совокупная доля ТОП-18 марок была равна 89%, концентрация продаж выросла. В соответствии со статистикой PwC, 11 из 18 наиболее популярных на российском рынке марок легковых автомобилей показали прирост продаж.

И если, по мнению экспертов, популярность бренда LADA объясняется в основном тем, что он опережает прочие марки по ценовым показателям<sup>84</sup>, то причины роста прочих марок-лидеров варьировались. Так, в частности, произошедший в 2016 году прирост доли марки Lexus экспертами объясняется обновлением продуктовой линейки этого бренда и развитием его дилерской сети в России. Прирост продаж автомобилей китайской марки Lifan стал возможен за счет реализации финансовых программ и стимулирующих акций, которые позволили приобретать автомобили с максимальной выгодой, а также благодаря актуальному модельному ряду, в частности, в сегменте кроссоверов. Сбалансированная ценовая политика и завершение полного обновления модельного ряда помогли укрепить позиции на рынке марке Ford. Востребованность бренда Skoda для российских потребителей также во многом была обеспечена произошедшим у этого производителя обновлением модельного ряда<sup>85</sup>.

Табл. 35 Доля отдельных марок в структуре продаж российского рынка

Марка	Доля рынка, 2015 г.	Доля рынка, 2016 г.	Изменение доли рынка
Lada	17,6%	19,7%	↑
KIA	11,0%	11,4%	↑
Hyundai	10,8%	11,0%	↑
Renault	8,0%	8,9%	↑
Toyota	6,6%	7,1%	↑
VolksWagen	5,3%	5,7%	↑
Nissan	6,1%	5,4%	↓
Skoda	3,7%	4,2%	↑
Ford	2,3%	2,8%	↑
Mercedes-Benz	2,7%	2,7%	=
Chevrolet	3,3%	2,3%	↓
BMW	1,8%	2,1%	↑
UAZ	1,8%	2,0%	↑
Lexus	1,4%	1,8%	↑
Mazda	1,8%	1,6%	↓
Audi	1,7%	1,6%	↓
Datsun	2,1%	1,4%	↓
Lifan	1,0%	1,3%	↑

Источник: PwC

Если говорить о структуре российского рынка новых легковых автомобилей в разрезе представленного на нем модельного ряда, то, согласно информации Автостата<sup>86</sup>, по итогам 2016 года лидером среди моделей стал Hyundai Solaris, продажи которого составили в рассматриваемый период 90,4 тыс. единиц – на 22% меньше, чем годом ранее. В 2015 году первую строчку рейтинга

<sup>84</sup> <https://www.zr.ru/content/articles/904699-avtorynok-zhdet-dolgoe-vosstano/>

<sup>85</sup> По данным обзора PwC «Рынок легковых и коммерческих автомобилей в России. Результаты 2016 г. и перспективы развития», [www.pwc.ru/ru/automotive.html](http://www.pwc.ru/ru/automotive.html)

<sup>86</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/28670/>

занимала LADA Granta<sup>87</sup>, ставшая в этот раз второй, с показателем 87,7 тыс. проданных автомобилей (-27%). С минимальным отставанием от второго места замкнула тройку лидеров KIA Rio (87,7 тыс. шт.; -9,7%). Как видно из представленных в таблице 36 данных, на фоне общего падения продаж этот показатель снизился у большинства из представленных в ТОП-20 моделей. Положительный результат показали всего шесть моделей. Прежде всего это LADA Vesta, которая появилась на рынке только в конце 2015 года. В 2016 году автомобилей этой модели было продано на российском рынке более 55 тыс. шт. Положительную динамику также показали: Toyota RAV4 (+12,9%), Skoda Rapid (+5,6%), Volkswagen Polo (+5,1%), Skoda Octavia (+1,8%) и Renault Duster (+0,2%).

В целом же наиболее заметной в структуре помодельных продаж тенденцией следует назвать ротацию, которая происходит у модельного ряда LADA. Так, на фоне быстрого выхода на массовый объем продаж таких моделей, как LADA Vesta и LADA XRAY, происходит одновременное существенное сокращение продаж прочих, присутствующих в ТОП-20 моделей LADA. Так, например, помимо упомянутой выше LADA Granta, очень сильно сократились продажи LADA Kalina (-41,5%). Аналогичная ситуация с LADA Largus и LADA 4x4.

**Табл. 36 ТОП-20 моделей на российском рынке новых легковых автомобилей по итогам 2016 года**

Модель	Продажи, шт.	2016/2015,%
Hyundai Solaris	90 380	-22,0%
LADA Granta	87 726	-27,0%
KIA Rio	87 662	-9,7%
LADA Vesta	55 174	в 20 раз
Volkswagen Polo	47 702	+5,1%
Renault Duster	44 001	+0,2%
Toyota RAV4	30 603	+ 12,9%
Chevrolet Niva	29 844	-4,9%
Renault Logan	29 565	-28,4%
LADA Largus	29 341	-24,7%
Renault Sandero	28 557	-5,5%
Toyota Camry	28 063	-6,9%
LADA 4x4	27 274	-22,8%
Skoda Rapid	25 931	+5,6%
Hyundai Creta	21 929	-
Skoda Octavia	21 759	+ 1,8%
LADA Kalina	20 982	-41,5%
LADA XRAY	19 943	-
УАЗ Патриот	19 381	-2,9%
KIA Sportage	19 003	-8,4%

Источник: Автостат

<sup>87</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/24545/>

Если говорить о российском рынке в его территориальном разрезе, то согласно проведенному Автостатом в последней четверти 2016 года исследованию<sup>88</sup>, наибольшую долю российского рынка занимает Центральный ФО – 36%. На втором месте Приволжский ФО, с долей в 25% от суммарного объема продаж новых легковых автомобилей в России. В Северо-Западном ФО продается 12% от всех, реализуемых в России автомобилей. Доля рынка каждого из оставшихся федеральных округов составляет менее 10%. При этом наименьший показатель имеет Дальневосточный ФО (1%), поскольку здесь в значительной степени преобладают продажи машин с пробегом.

Одновременно специалисты Автостата оценили и качественный состав продаваемых в разных федеральных округах России автомобилей. В соответствии с представленной Автостатом информацией, в восьми округах РФ лидерами рынка являются всего лишь пять моделей: Hyundai Solaris, KIA Rio, LADA Granta, LADA Priora и Toyota RAV4.

Самый продаваемый автомобиль России 2016 года – Hyundai Solaris – первенствует в двух федеральных округах: Северо-Западном и Сибирском. Также эта модель удерживает лидерство в столичных городах. LADA Granta, которая была лидером российского рынка в течение трех последних лет, остается бестселлером только в Приволжском ФО.

Рекордсменом же в этом плане оказывается KIA Rio, который добился звания лидера рынка сразу в трех федеральных округах: Центральном, Южном и Уральском. Отметим также, что на Северном Кавказе лидерство принадлежит LADA Priora, а на Дальнем Востоке – Toyota RAV4<sup>89</sup>.

Покупательная способность сильно различается в зависимости от региона страны. И это видно не только по тому, что в топе продаж отдельных регионов присутствуют разные модели, но и по соотношению рынков новых легковых автомобилей и их аналогов с пробегом. Так, если в Центральном и Северо-Западном ФО соотношение проданных новых автомобилей к бывшей в употреблении технике равно 1 к 3, то в Сибирском ФО рассматриваемое соотношение равно 1 к 10, а в Дальневосточном – 1 к 24<sup>90</sup>.

#### **ОБЩИЕ ВЫВОДЫ:**

**Российский рынок новых легковых автомобилей уже на протяжении нескольких лет находится в фазе спада. Регулирующие усилия правительства позволили, с одной стороны, замедлить темпы снижения рыночной емкости, а с другой, сместили спрос в сторону произведенной на территории России продукции. Тем не менее мы видим, что покупательная способность населения остается на низком уровне. Это хорошо просматривается в сфере автокредитования, являющейся сегодня одним из основных драйверов продаж на рассматриваемом нами рынке.**

**Характерной и ожидаемой на фоне падения покупательной способности населения текущей тенденцией рынка является смещение спроса в сторону бывшей в употреблении техники. Наиболее ярко этот тренд проявляется в Сибири и на Дальнем Востоке.**

<sup>88</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/28413/>

<sup>89</sup> <https://www.autostat.ru/infographics/27907/>

<sup>90</sup> <https://www.autostat.ru/news/30395/>

#### 4.3. Экспорт легковых автомобилей российского производства и потенциал его развития

В связи с произошедшим на российском рынке кризисным падением спроса на легковые автомобили, вопрос стимулирования экспортного канала сбыта получил повышенное внимание как со стороны производителей, так и со стороны курирующих отрасль государственных органов.

Проблема усугубляется еще и тем, что российский автопром ориентирован преимущественно на внутренний рынок, и его развитие в последние времена практически полностью происходило за счет открытия в стране сборочных производств иностранных марок, начинавших выпускать адаптированные именно под местный рынок модели. Перечень собираемых в России моделей производитель, как правило, при этом ограничивал, формируя часть своего ассортимента на рынке за счет импорта. Таким образом, нужно сразу принять тот факт, что открытие сборочных производств в России для иностранных компаний было не стратегической мерой (как, допустим, состоявшийся ранее массовый перенос производства в страны с более низкими издержками), а исключительно вынужденной мерой «входа» на местный рынок. Именно к такому решению и подталкивала иностранных производителей политика российского государства в отношении рассматриваемых отрасли и рынка. Соответственно вплоть до настоящего времени не было налаженной логистики массовых поставок легковых автомобилей из России на зарубежные рынки. Исключением являются рынки стран Таможенного союза (прежде всего, Беларусь и Казахстан), куда и направлялся основной объем собранных в России легковых автомобилей. Однако экономически тесно связанные с нашей страной государства СНГ также испытывали кризисный спад в экономике, что предопределило падение спроса с их стороны на российскую технику.

Так или иначе, но в 2015 году, когда в России было выпущено 1 215 тыс. единиц легковых автомобилей, весь объем экспорта этого вида техники составил лишь 97,4 тыс. единиц. Иными словами, на экспортные поставки пришлось всего 8% произведенных автомобилей. При этом в тот же период в Россию было импортировано 349,6 тыс. шт. легковых автомобилей. То есть даже несмотря на то, что после произошедшей в 2015 году девальвации рубля импорт легковой техники в Россию сократился вдвое, он все равно превысил экспорт в несколько раз.

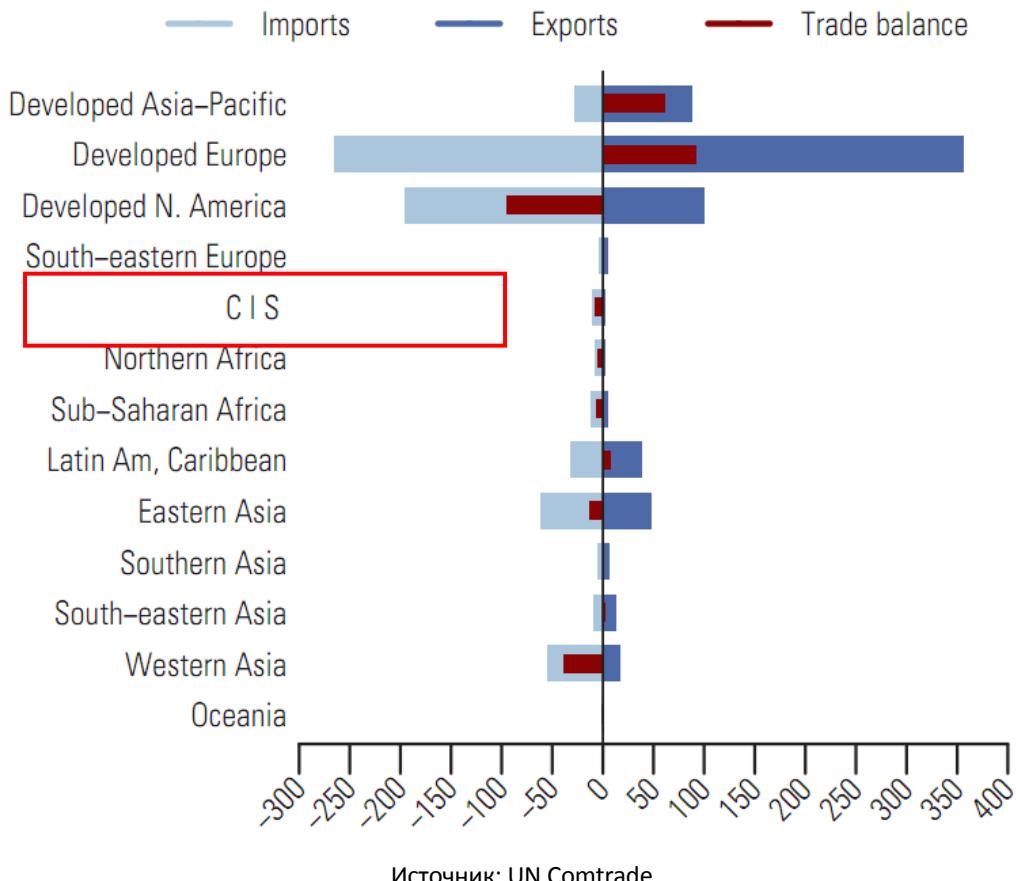
В целом же сразу нужно отметить, что Россия не входит ни в число ведущих стран-экспортеров, ни стран-импортеров мирового автомобильного рынка. Для примера, одна из ключевых стран-игроков рассматриваемого нами рынка – Германия – в 2015 году произвела 5,7 млн легковых автомобилей. При этом внутри страны было продано лишь 3,2 млн единиц новой техники<sup>91</sup>. Таким образом, с учетом того, что ежегодно свыше одного миллиона автомобилей поступает на немецкий рынок по импортным каналам, 2,5–3 млн автомобилей также каждый год экспортируется из Германии в различные страны мира. Таким образом, экспортные поставки только одной из стран-лидеров в десятки раз превышают экспортные поставки из России.

И если по итогам 2015 года суммарный объем экспорта легковых автомобилей в мире оценивался в 672,9 млрд долл. США<sup>92</sup>, то Россия экспортiroвала легковой техники лишь на 1,1 млрд долл.

<sup>91</sup> <https://www.vda.de/en/topics/automotive-industry-and-markets/german-market/development-of-the-german-market.html>

<sup>92</sup> <http://www.worldstopexports.com/car-exports-country/>

США. Иными словами, на долю России пришлось всего 0,16% глобального экспорта легковых автомобилей.



Источник: UN Comtrade

**Рис.3 Торговый баланс экспорт/импорта автомобилей в разрезе регионов мира по итогам 2015 года (млрд долл. США)**

Более детальный анализ динамики последних лет экспорта легковых автомобилей российского производства показывает, что падение началось с 2014 года, когда суммарные объемы реализации на внешний рынок снизились на 7,5% по отношению к уровню годичной давности (см. табл. 37). В стоимостном выражении экспорт при этом сократился тогда лишь на 1,6%. Далее, вплоть до настоящего времени, мы наблюдаем последовательный тренд на снижение экспортных поставок. В частности, в 2016 году на экспорт из России ушло всего лишь 68 тыс. легковых автомобилей. По сравнению с 2013 годом спад составил около 51%. В стоимостном выражении экспортные поставки упали за тот же период на 26%. Заметные изменения произошли и в структуре экспорта: очень сильно сократился экспорт в страны СНГ, при росте экспорта в страны дальнего зарубежья.

В начале 2017 года тенденция дальнейшего падения экспорта легковых автомобилей из России сохранилась. Так, по результатам января-февраля текущего года из России на внешние рынки было отправлено 9,1 тыс. автомобилей, в то время как в аналогичный период годом ранее экспортные поставки составили 10,3 тыс. легковых автомобилей. В стоимостном выражении экспорт при этом даже вырос со 116,6 млн долл. до 133,5 млн долл. Однако необходимо

учитывать, что снижение физического объема поставок производит отрицательный мультиплекативный эффект как на состояние рассматриваемой нами отрасли, так и на экономику страны в целом. Во-первых, потому, что падение физического объема экспорта вносит свой вклад в общее снижение производства легковых автомобилей, сказываясь на смежных отраслях производства. Во-вторых, происходит связанное с этим видом деятельности сокращение суммарного объема логистических и торговых операций.

Табл. 37 Экспорт легковых автомобилей из России<sup>93</sup>

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2 мес. 2017
Всего	тыс. шт.	63,7	113,0	137,9	127,5	97,4	68,0	9,1
	млн долл.	483,1	988,8	1484,8	1460,5	1109,8	1097,5	133,5
<b>В т.ч.:</b>								
- Дальнее зарубежье	тыс. шт.	6,8	4,5	6,2	4,5	11,3	23,4	4,1
	млн долл.	58,3	38,7	50,9	62,2	249,6	553,3	58,0
- СНГ	тыс. шт.	56,9	108,5	131,7	123,1	86,1	44,6	5,0
	млн долл.	424,8	950,1	1433,9	1398,4	860,2	544,2	75,5

Источник: ФТС

Переходя к анализу экспортной динамики с точки зрения конкретных направлений поставок, мы должны отметить, что здесь также происходят очень существенные изменения. Так, если в 2014 году свыше 70% суммарного физического объема экспорта легковых автомобилей шло из России в Казахстан, то в последующие годы мы видим резкое падение доли этой страны по рассматриваемому показателю. Сначала в 2015 году экспортные поставки из России в Казахстан снизились на 42%, до 55,6 тыс. единиц техники. Затем, уже в 2016 году, экспорт упал еще практически на 80%, до 12 тыс. единиц легковых автомобилей. В стоимостном выражении снижение в 2016 году было более чем трехкратным. По мнению экспертов, обвальное падение экспорта легковых автомобилей в Казахстан было связано с произошедшей в этот период девальвацией тенге<sup>94</sup>. Дополнительным фактором сокращения поставок из России стало введение в Казахстане в 2016 году утилизационного сбора на импортируемые в страну транспортные средства<sup>95</sup>.

После произошедшего сокращения объемов поставок российской техники в Казахстан, крупнейшим экспортером российских легковых автомобилей стала занимавшая до того второе место Беларусь. В 2016 году в эту страну из России было направлено 23,8 тыс. легковых автомобилей, что на 7% превысило результат 2015 года. Рост поставок в Беларусь не был связан с ростом рынка этой страны, а носил замещающий характер, поскольку сопровождался симметричным снижением поставок другого крупнейшего импортера автомобилей в эту страну – Германии<sup>96</sup>.

<sup>93</sup> С учетом поставок в Казахстан и Республику Беларусь.

<sup>94</sup> [http://провод.рф/economics/fea/40868-из-за-чего-пунул-экспорт-машин-из-поссии-в-казахстан.html](http://провэд.рф/economics/fea/40868-iz-za-cheogo-puhnul-eksport-mashin-iz-possii-v-kazahstan.html)

<sup>95</sup> [http://www.zakon.kz/4770217-в-казахстане-утвердили-ставки.html](http://www.zakon.kz/4770217-v-kazakhstane-utverdili-stavki.html)

<sup>96</sup> <http://www.baif.by/novosti/rossiya-naraschivaet-eksport-legkovykh-avtomobilei-v-belarus/>

Значительной долей в российском экспорте легковых автомобилей стабильно отличается Азербайджан. Однако в количественном отношении объем поставок техники в эту страну в последние годы значительно сократился. Так, если в 2013 году суммарный экспорт легковых автомобилей в Азербайджан был равен 67,59 млн долл. США, то в 2015 году сумма поставки достигла лишь 31,34 млн долл. США<sup>97</sup>. В 2016 году тенденция сокращения экспорта российских автомобилей в эту страну продолжилась. После 5,5 тыс. легковых автомобилей, направленных из России в Азербайджан в 2015 году, результат 2016 года составил 1,3 тыс. единиц техники.

Несмотря на продолжающийся конфликт между странами, существенную долю в российском экспорте легковых автомобилей по-прежнему занимает Украина. В частности, в 2016 году на украинский рынок было отправлено около 4,7 тыс. единиц рассматриваемого нами вида техники. Для сравнения, в 2015 году экспорт на украинский рынок составил около 3 тыс. легковых автомобилей. По мнению экспертов, сохранение интереса к российской технике со стороны украинского рынка обусловлено единством технических стандартов и удобством логистики<sup>98</sup>. Со своей стороны добавим, что определенную роль должны были сыграть меры государственной поддержки и более лояльная (в связи с сокращением внутреннего рынка) политика российских поставщиков в отношении украинских дистрибуторов и потребителей.

Из стран дальнего зарубежья, стабильно отличавшихся в последние годы высокой долей поставок российской техники, выделяются Ливан и Египет. Доли этих стран в совокупном российском экспорте легковых автомобилей росли на всем протяжении 2014–2016 годов. В результате в 2016 году в Ливан из России было направлено около 3 тыс. единиц техники. Столько же ушло в Египет. Обе страны заняли по итогам 2016 года в суммарном российском экспорте легковых автомобилей равную долю в 4,2%.

В 2016 году резко вырос экспорт легковых автомобилей из России в Германию: до почти 5 тыс. шт. по сравнению со всего лишь 55 единицами техники в 2014 году. Рост поставок в Германию экспертами объясняется решением «Фольксваген Груп Рус» переориентировать свой сбыт на эту страну в связи с кризисным падением спроса на российском рынке<sup>99</sup>.

---

<sup>97</sup> <http://www.813.ru/files/docs/export/azerbaydzhhan-otchet-2016-05.pdf>

<sup>98</sup> <https://www.autostat.ru/articles/29178/>

<sup>99</sup> <http://autoklub-mt.ru/blog/43888900706/Eksport-avtomobiley-iz-Rossii-v-2016-godu-vyros-v-dva-raza>

Табл. 38 Структура экспорта легковых автомобилей из России в разрезе основных стран, %

Страна	2014	2015	2016
БЕЛАРУСЬ	16,7%	22,4%	34,8%
КАЗАХСТАН	73,4%	56,2%	17,6%
ГЕРМАНИЯ	0,0%	0,7%	7,1%
УКРАИНА	2,5%	3,0%	6,8%
ЛИВАН	0,0%	1,4%	4,2%
ЕГИПЕТ	0,8%	3,3%	4,2%
ЛАТВИЯ	1,5%	2,1%	4,1%
КИТАЙ	0,1%	0,9%	3,4%
УЗБЕКИСТАН	0,5%	0,5%	2,9%
ВЕНГРИЯ	0,2%	0,1%	2,2%
АЗЕРБАЙДЖАН	2,3%	5,6%	1,9%
Прочие	1,9%	3,8%	10,9%
Всего	100,0%	100,0%	100,0%

Источник: расчет на основе данных ФТС

Если же рассматривать структуру экспорта российских легковых автомобилей в разрезе стран в целом, то необходимо отметить, что она стала менее концентрированной. Так, если в 2014 году на долю двух лидеров – Казахстана и Беларуси – приходилось 90% всего объема экспортных поставок, то в 2016 году их совокупная доля составила лишь 52,3%. При этом число стран, куда идут поставки российской техники, увеличилось. Сейчас таких стран насчитывается более 80. Однако по итогам прошлого года насчитывалось лишь 10 стран, экспорт в которые российских легковых автомобилей превысил 1 тыс. единиц.

Общей тенденцией экспорта стала также частичная переориентация ранее направленного в страны Таможенного союза и СНГ экспортного потока в сторону стран дальнего зарубежья. Экспертами эта тенденция объясняется произошедшим падением цен на углеводороды и вызванной этим девальвацией большинства национальных валют постсоветских государств, обернувшейся снижением в них платежеспособного спроса населения<sup>100</sup>.

Переходя к марочно-модельному ряду российского экспорта, мы сразу отметим, что подавляющий его объем в настоящее время занимают всего лишь три марки: Hyundai, LADA и Volkswagen. В частности, самая большая доля в российских поставках в Египет и Ливан приходится на модель Hyundai Solaris<sup>101</sup>. Основной экспортируемой из России моделью марки Volkswagen является собираемый в Калуге Volkswagen Polo<sup>102</sup>. Основными идущими на экспорт моделями марки LADA называют LADA Granta и LADA 4x4<sup>103</sup>.

Прочие марки значительно отстают от перечисленных выше трех лидеров по объемам экспортных поставок. Так, если в 2015 году автомобилей марки LADA было экспортировано из России в количестве 28,5 тыс. единиц, а с российского завода Hyundai-KIA в тот же период на экспорт ушло

<sup>100</sup> <http://izvestia.ru/news/643879>

<sup>101</sup> <https://www.zr.ru/content/news/807564-rossijskie-hyundai-solaris-pojdut-na-eksport-v-egipet-i-livan/>

<sup>102</sup> <https://www.autostat.ru/articles/26778/>

<sup>103</sup> <https://www.autostat.ru/news/26581/>

более 14 тыс. автомобилей, то российский завод Toyota экспортировал лишь около 1,7 тыс. легковых автомобилей<sup>104</sup>. А автомобилей Ford российской сборки ушло на экспорт лишь немногим более 200 шт.

В 2016 году, на фоне общего сокращения экспорта, произошло перераспределение в нем долей игроков. В частности, крупнейший российский производитель LADA поставил на экспорт лишь около 20 тыс. единиц техники<sup>105</sup>, что оказалось практически на треть ниже показателя годичной давности. При этом Nissan, напротив, в 2016 году на 20% увеличил экспортные поставки со своего завода в России. По итогам года они составили 3,2 тыс. легковых автомобилей<sup>106</sup>.

Как мы уже отметили выше, экспортный канал сбыта легковых автомобилей в настоящее время активно стимулируется государством. Ключевую роль в этом играет Российский экспортный центр (РЭЦ) – структура, объединяющая в своем составе непосредственно АО «Российский экспортный центр» (созданный по инициативе правительства в качестве специализированной организации, представляющей «единое окно» для работы с экспортёрами в области финансовых и нефинансовых мер поддержки, в том числе через взаимодействие с профильными министерствами и ведомствами, осуществляющими функции по развитию внешнеэкономической деятельности Российской Федерации), Российское агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций (ЭКСАР) и АО РОСЭКСИМБАНК. Помимо РЭЦ, значительную роль в разработке мер по регулированию и стимулированию экспорта легковых автомобилей играет Минпромторг РФ.

Повторим, что интенсификация внимания государства к экспорту автомобилей произошла в 2015 году, когда сочетание двух факторов – ослабление рубля и сокращение спроса на внутреннем рынке – создало предпосылки для развития именно этого направления сбыта.

В целом же заметное усиление экспортной поддержки экспорта государство начало осуществлять лишь с начала 2016 года. Ключевую же роль в этом вопросе, как мы уже сказали, стали совместно играть РЭЦ и Минпромторг РФ.

Во-первых, начиная с 1 января 2016 года, в России стартовала программа по субсидированию части логистических расходов при наземной и морской транспортировке автомобилей, машинокомплектов и комплектующих, а также расходов на их адаптацию и сертификацию для зарубежных рынков<sup>107</sup>.

Общая стоимость программы на текущий год составила 3,3 млрд руб. Сам же механизм ее реализации был организован следующим образом: государство компенсирует до 80% затрат на транспортировку сухопутным путем и 50% – морским, а также до 100% расходов по сертификации и адаптации. Агентом программы перед компаниями-соискателями такой помощи со стороны государства выступает РЭЦ.

Однако возникшие проблемы с выбором и подготовкой документации потребовали доработки программы<sup>108</sup>. Итоговые Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям автомобилестроения в целях компенсации части затрат на транспортировку,

<sup>104</sup> <https://www.autostat.ru/articles/26778/>

<sup>105</sup> <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/12/22/670691-eksport-avtovaza-ruhnul>

<sup>106</sup> <http://oane.ws/2017/03/01/nissan-v-2016-narastil-eksport-avtomobiley-rossiyskogo-vypuska-na-20.html>

<sup>107</sup> Постановление Правительства РФ № 71-р от 23.01.2016

<sup>108</sup> <http://www.vedomosti.ru/auto/articles/2016/11/18/665211-rossiiskie-proizvoditeli>

омологацию и подтверждение соответствия продукции международным стандартам, а также на участие в деятельности международных организаций были утверждены Постановлением Правительства РФ № 905 от 10 сентября 2016 года.

Другим направлением стимулирования сбыта на внешние рынки стало включение экспорта в список условий для заключения специальных инвестиционных контрактов, которые гарантируют для инвестора сохранение налоговых условий на срок действия контракта (до 10 лет) и позволяют претендовать на участие в госпрограммах. Например, такой документ уже заключен с СП Mazda и «Соллерс» – партнеры намерены вложить 2 млрд руб. в создание на Дальнем Востоке производства двигателей мощностью до 50 тыс. моторов в год, которые будут поставляться прежде всего на экспорт.

Задача роста экспорта сохраняется в качестве одного из приоритетных направлений развития отрасли и далее. В частности, в подготовленной ведомством новой Стратегии развития российского автопрома на период до 2025 года (далее Стратегия) экспорту уделено повышенное внимание. На момент написания данного отчета Стратегия находится в стадии обсуждения. Однако в декабре 2016 года уже состоялось заседание Общественного совета при Минпромторге, на котором прошла первая презентация и обсуждение рассматриваемого документа<sup>109</sup>. В части развития экспорта российской автотехники, Министерством был предложен проектный подход, предполагающий долгосрочную поддержку производителей на всех этапах выхода на целевые рынки. По мнению Минпромторга, реализация предложенного проекта уже к концу 2018 года позволит в полтора раза нарастить поставки автомобилей на внешние рынки. При этом целевым объемом российского экспорта на 2025 год названа цифра в 298 тыс. направленных на внешние рынки автомобилей<sup>110</sup>. В качестве поддерживающих экспорт мер, помимо компенсации затрат на внутреннюю логистику (то есть финансовую помощь автопроизводителям в доставке машин к границам России), Минпромторг предложил сделать акцент на переговоры с «принимающими сторонами». Задачей этих переговоров должно стать создание льготных режимов для продукции из РФ. В качестве положительного примера такого подхода было названо создание зоны свободной торговли с Вьетнамом, а также переговоры по аналогичному проекту с Египтом. В качестве обоснования эффективности данного направления поддержки были названы уже подтвержденные концерном Renault планы экспортировать из РФ 30 тыс. автомобилей на сумму 100 млн евро.

Тем не менее, даже несмотря на активную поддержку государства, тенденция падения физических объемов экспорта легковых автомобилей из России, как мы указали выше, сохраняется.

Согласно экспертной оценке, продолжающийся тренд на снижение экспорта легковых автомобилей российской сборки имеет своей причиной то, что те рынки, где российская техника потенциально может быть востребована, либо не имеют необходимого уровня платежеспособного спроса, либо ограничивают доступ на свой рынок за счет квот и высокого уровня таможенных пошлин. В частности, в Индии за ввоз иностранных автомобилей нужно

---

<sup>109</sup> [http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#lobshhestvennyy\\_sovet\\_pri\\_minpromtorge\\_obsudil\\_strategiyu\\_razvitiya\\_avtopromu\\_do\\_2025\\_goda](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#lobshhestvennyy_sovet_pri_minpromtorge_obsudil_strategiyu_razvitiya_avtopromu_do_2025_goda)

<sup>110</sup> <https://autoreview.ru/news/avtoprom-2025-rynek-na-2-7-mln-eksport-i-vosem-obschih-platform>

платить 36%, в Бразилии — 70%, в Турции — 100%, в Египте — 135%<sup>111</sup>. В целом же, как и в большинстве прочих обрабатывающих производств, в производстве автомобилей Россия остается крайне слабо встроенной во внешние цепочки добавленной стоимости<sup>112</sup>, что ограничивает ее возможности по присутствию прежде всего на рынках развитых стран.

Относительно низкая эффективность уже принятых мер в сочетании с неоправдавшимися ожиданиями от эффекта девальвации рубля заставляют правительство пересмотреть действующую политику поддержки экспорта. Так, в мае 2017 года появилось сообщение, что правительство изменило условия получения субсидий на компенсацию транспортных затрат при экспорте автомобилей<sup>113</sup>. Согласно новой формулировке, имеющий соглашение о промсборке в России производитель легковых автомобилей теперь получает право претендовать на компенсацию из бюджета до 20% транспортных затрат при экспорте продукции автопрома, а не до 80%, как было в 2016 году. На 80%-ную компенсацию могут теперь претендовать производители, подписавшие с российскими властями специальный инвестиционный контракт либо подтверждающие определенный перечень технологических операций, производимый на их заводе в России. При этом правительство напрямую заявляет, что его целью является стимулирование зарубежных концернов к увеличению глубины локализации производства в России. В то же время предельные размеры субсидий на транспортировку по сравнению с 2016 годом выросли. Например, лимит затрат на перевозку одного 40-футового контейнера с продукцией автопрома водным транспортом стал втрое больше — 300 тыс. руб., на транспортировку автомобильным транспортом увеличился с 9–40 руб. за 1 км пробега до 100 руб. Также, если раньше учитывались только затраты на транспортировку до границы, то теперь такого ограничения нет<sup>114</sup>. Однако данная мера во многом имеет компенсаторный характер, поскольку одновременно выросли и тарифы на перевозку.

Одновременно, уже со стороны производителей, поступило предложение о смягчении требований к уровню локализации произведенной в России техники, при том условии, что целевыми для нее являются экспортные рынки. С этой поддержанной Минэкономразвития инициативой в текущем году выступил концерн Volkswagen. Условием для смягчения требований должно стать заключение дополнительного соглашения, в котором будут фиксироваться обязательства компании-производителя по объему будущего экспорта автомобилей из России<sup>115</sup>.

В целом же мы можем констатировать, что стратегически правительство сосредоточилось на двух направлениях стимулирования экспорта. Во-первых, работа идет с использованием политического ресурса, когда благоприятный режим для поставок автомобилей российской сборки становится частью более широкого межправительственного соглашения (пример этого мы видим с Вьетнамом). Во-вторых, делаются попытки различными способами стимулировать сами присутствующие в России международные концерны переориентировать их местное сборочное

<sup>111</sup> [https://www.dp.ru/a/2016/08/31/Neviezdnaja\\_avtoprom](https://www.dp.ru/a/2016/08/31/Neviezdnaja_avtoprom)

<sup>112</sup> [http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!veronika\\_nikishina\\_dlya\\_razvitiya\\_eksporta\\_neobhodimo\\_snimat\\_tarifnye\\_barery\\_i\\_netrifnye\\_ogranicheniya](http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/#!veronika_nikishina_dlya_razvitiya_eksporta_neobhodimo_snimat_tarifnye_barery_i_netrifnye_ogranicheniya)

<sup>113</sup> <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2017/05/02/688241-pravitelstvo-subsidii>

<sup>114</sup> <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2017/05/02/688241-pravitelstvo-subsidii>

<sup>115</sup> <http://www.kommersant.ru/doc/3263431>

производство на внешние рынки, исходя из их собственных приоритетов в стратегии продаж на мировом рынке.

Если же рассматривать текущий потенциал экспорта российских автомобилей в разрезе отдельных групп внешних потребителей, то он может быть представлен следующим образом:

	Рынок ЕАЭС	Рынок прочих стран СНГ	Рынки развитых стран	Рынки развивающихся стран
Емкость рынка	маленькая (~70-80% рынка – внутренний рынок РФ)	маленькая	большая	средняя
Российский экспорт	большой	средний	минимум	минимум
Потенциал роста российского экспорта	практически отсутствует	есть умеренный	низкий (по состоянию на н/в)	высокий
<b>Роль факторов конкурентоспособности</b>				
политические	высокая	высокая	низкая	высокая
экономические	умеренная	высокая	высокая	высокая
технологические	умеренная	умеренная	высокая	умеренная

Текущая конфигурация мирового рынка позволяет говорить о возможностях роста российского экспорта в первую очередь в таких регионах, как Латинская Америка, Западная Африка, Ближний Восток, а также в Индии, Вьетнаме и Монголии. Именно на этих рынках Россия может в полной мере использовать полученное за счет девальвации конкурентное преимущество в цене своей продукции. Одновременно, на рынках перечисленных стран пока нет настолько же жестких требований по экологичности автомобиля, как, например, в странах ЕС. К тому же сейчас в наиболее развитых странах, таких как США, Япония и Германия, активно идет процесс модернизации рынка, связанный с массовым переходом на альтернативные виды топлива. В условиях имеющегося технологического отставания российского автопрома от мировых лидеров, его присутствие на рынках передовых богатых стран может осуществляться лишь «по остаточному принципу», когда имеющие свои производственные мощности на российском рынке ведущие мировые производители могут лишь частично дополнять свое присутствие на рынке за счет автомобилей российской сборки, либо когда российская техника лишь ограниченно конкурирует в нижнем ценовом сегменте рынка.

#### ОБЩИЕ ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ:

На сегодняшний день можно констатировать, что российский автопром не смог воспользоваться полученными в результате девальвации рубля конкурентными преимуществами, и поставки российской техники на внешние рынки продолжают снижаться. Принятые же правительством меры по поддержке этого направления сбыта на текущий момент если и имели, то ограниченный эффект, не сумев преодолеть общую тенденцию сокращения поставок на внешние рынки. Однако правительство продолжает активно прилагать усилия к стимулированию экспорта, модифицируя меры поддержки и расширяя объем выделяемых на поддержку финансовых средств. Одной из основных угроз амбициозной цели кратного увеличения к 2025 году российского экспорта автомобилей является происходящая

сейчас на мировом рынке научно-технологическая революция, по причине которой техника становится все более компьютеризированной, а топливо все более и более экологичным. Таким образом, стоящей перед российским автопромом первоочередной задачей должно быть преодоление имеющегося технологического отставания от ведущих производителей. В противном случае экспорт, конечно, может быть увеличен, но лишь с падением создаваемой в России добавленной стоимости автомобиля. А это вряд ли будет приемлемым для отрасли и экономики страны вариантом.

## 5. ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В конце 2015 года, когда мы работали над первым, посвященным российскому рынку легковых автомобилей, обзором, в качестве базовых предпосылок для нашего видения будущих перспектив рынка были заявлены следующие, сохраняющие свою актуальность и сегодня, постулаты:

- Легковой автомобиль является дорогостоящим потребительским товаром длительного пользования. Его нельзя отнести к товарам первой необходимости. 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.
- 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.
- Автомобиль часто оценивается потенциальным покупателем не просто с позиций функциональности, но затрагивает аспект статусности и моды. Так, даже не имея фактической возможности приобрести желаемый автомобиль исходя из собственного уровня доходов, но оценивая свое экономическое положение как стабильное, потребитель охотно берет кредит. В противном случае, если у потребителя отсутствует позитивное видение своих будущих перспектив в плане дохода и уровня жизни, он отказывается и от этого, формально остающегося доступным, инструмента приобретения автомобиля.

В итоге нами был сделан вывод, что спрос на новые легковые автомобили на российском рынке «высоко эластичен по доходу потребителя». Иными словами, с ухудшением благосостояния населения спрос снижается опережающими темпами по отношению к общему уровню падения экономики.

Поэтому мы видим тесную зависимость между уровнем благосостояния населения и динамикой рынка легковых автомобилей. С учетом текущей специфики экономики России эту связь лучше всего иллюстрирует соотношение курса доллара и физических объемов продаж автомобилей<sup>116</sup>.

Соответственно, при оценке будущих перспектив рынка нами в первую очередь учитывались именно прогнозные значения будущего курса рубля по отношению к валюте США, как наиболее яркого индикатора покупательной способности населения.

В соответствии с текущим прогнозом Института «Центр развития» НИУ ВШЭ, соотношение курса к доллару США в перспективе до 2024 года будет иметь следующий вид:

---

<sup>116</sup> В предыдущем, посвященном рассматриваемому рынку, обзоре мы приводили подробное описание и сопоставление динамики курса доллара и объема продаж новых легковых автомобилей, демонстрирующее тесную отрицательную корреляцию между рассматриваемыми показателями.

2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
60,7	66,9	60,9	64,9	69,5	73,5	77,1	81,2	84,1	86,9

Источник: расчеты Института Центр развития НИУ ВШЭ

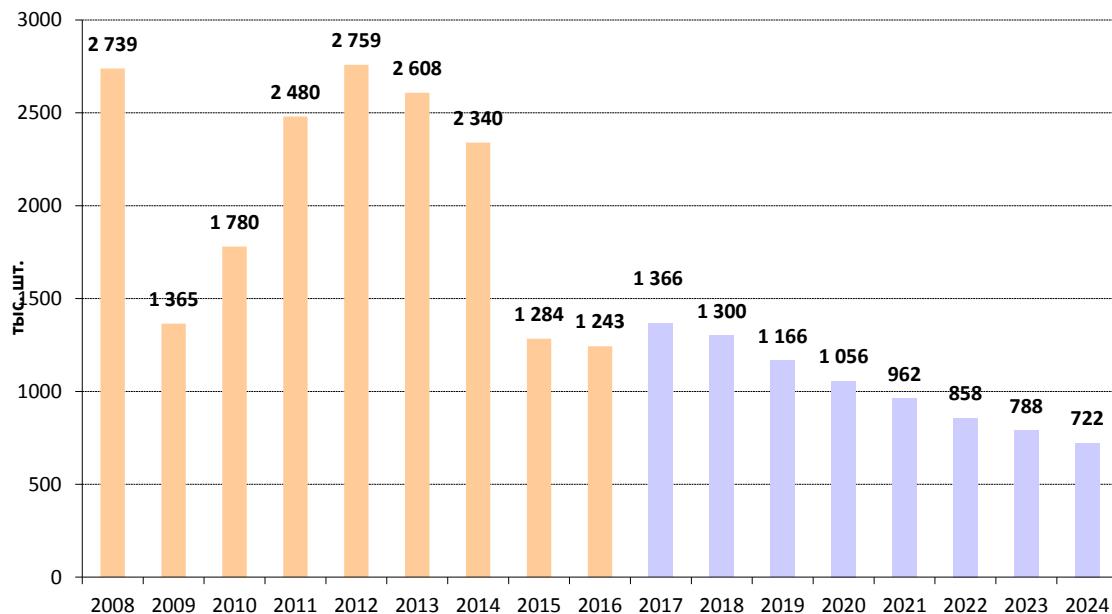
Представленная в таблице динамика демонстрирует, что, по оценке Центра развития, в среднесрочной перспективе слабость российской валюты не просто сохранится на существующем уровне, но даже усилится. В свою очередь, это является отражением более общего вывода о том, что на всем протяжении 2017–2024 годов экономика будет находиться на близком к стагнации уровне, и роста покупательных возможностей населения происходить не будет.

Коллегами из PricewaterhouseCoopers, в их обзоре «Рынок легковых и коммерческих автомобилей в России. Результаты 2016 г. и перспективы развития», подготовленном в феврале 2017 года, было дано позитивное видение российского рынка новых легковых автомобилей, предусматривающее непрерывный рост продаж на всем протяжении с 2017 по 2021 год. При этом среднегодовой темп этого роста должен составить, по мнению специалистов PwC, 11%. В качестве базовых предпосылок для своего прогноза PwC опирались на прогноз Bloomberg об увеличении уровня цен на нефть и реализацию мер государственного стимулирования спроса в России.

Оценки Центра развития в отношении ценовой конъюнктуры на мировом рынке нефти на ближайшие годы являются менее оптимистичными. При этом, по нашему мнению, на российском рынке уже накоплен достаточный опыт реализации государственных мер по стимулированию спроса, позволяющий говорить о том, что основной их эффект состоит не в содействии росту продаж на рынке, а скорее, в смещении спроса с импортной продукции на произведенную в России технику. К тому же стимулирующие покупку автомобиля меры без подъема общего уровня покупательной способности населения не могут, например, решить вопрос с возросшей в последние годы стоимостью владения автомобилем. Соответственно и переоценивать их влияние на концептуальное решение потребителя о покупке автомобиля мы считаем нецелесообразным.

Поддерживающим рынок новых автомобилей фактором будет скорее продолжающийся процесс устаревания российского автомобильного парка, неизбежно приводящий к выбытию из него техники по причине ее окончательного физического износа.

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



**Рис. 4 Прогноз объема продаж на российском рынке легковых автомобилей на период 2017-2024 годов**

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

С учетом произошедшего в последние годы падения объемов производства, отрасль сейчас имеет существенный избыток производственных мощностей. А значит, и задача нарастить производство в случае возникновения такой потребности не составит для нее большого труда. К тому же в настоящее время в России реализуется еще несколько проектов по открытию сборочных производств легковых автомобилей:

- GreatWall в Тульской области (150 тыс. автомобилей в год);
- Lifan в Липецкой области (60 тыс. автомобилей в год);
- Mercedes-Benz в Московской области (25 тыс. автомобилей в год).

Однако необходимо учитывать, что реализация каждого из перечисленных проектов откладывалась. В частности, запуск завода GreatWall в Тульской области был запланирован на 2017 год, но впоследствии был перенесен на 2018 год<sup>117</sup>. Аналогичная ситуация наблюдалась и с проектом Lifan в Липецкой области<sup>118</sup>. Начало работы предприятия Mercedes-Benz в Московской области запланировано на 2019 год<sup>119</sup>.

Обоснованием задержек строительства экспертами называлась слабость спроса на внутреннем российском рынке. И возобновление проектов сопровождалось дополнительными преференциями со стороны российского государства. Иными словами, даже несмотря на полученные в результате девальвации рубля преимущества в части сокращения затрат на труд, для иностранных корпораций решение о наращивании объемов производства в России не является очевидным. Это очевидным образом заставляет сдерживать изначальный оптимизм в отношении перспектив дальнейшего роста объемов выпуска легковых автомобилей на российских сборочных предприятиях.

К тому же реализация в 2018 году планов китайских производителей по запуску сборочных производств в России может обострить конкуренцию внутри российского рынка и привести к изменению производственной политики прочих игроков. Тем более, если изначально предприятия GreatWall и Lifan заявлены в качестве ориентированных на внутренний российский рынок. Соответственно, уже в 2019 году, «насытив» склады дилеров своей продукцией и столкнувшись с ограничениями в спросе на местном рынке, производители могут быть вынуждены сократить объемы своего производства.

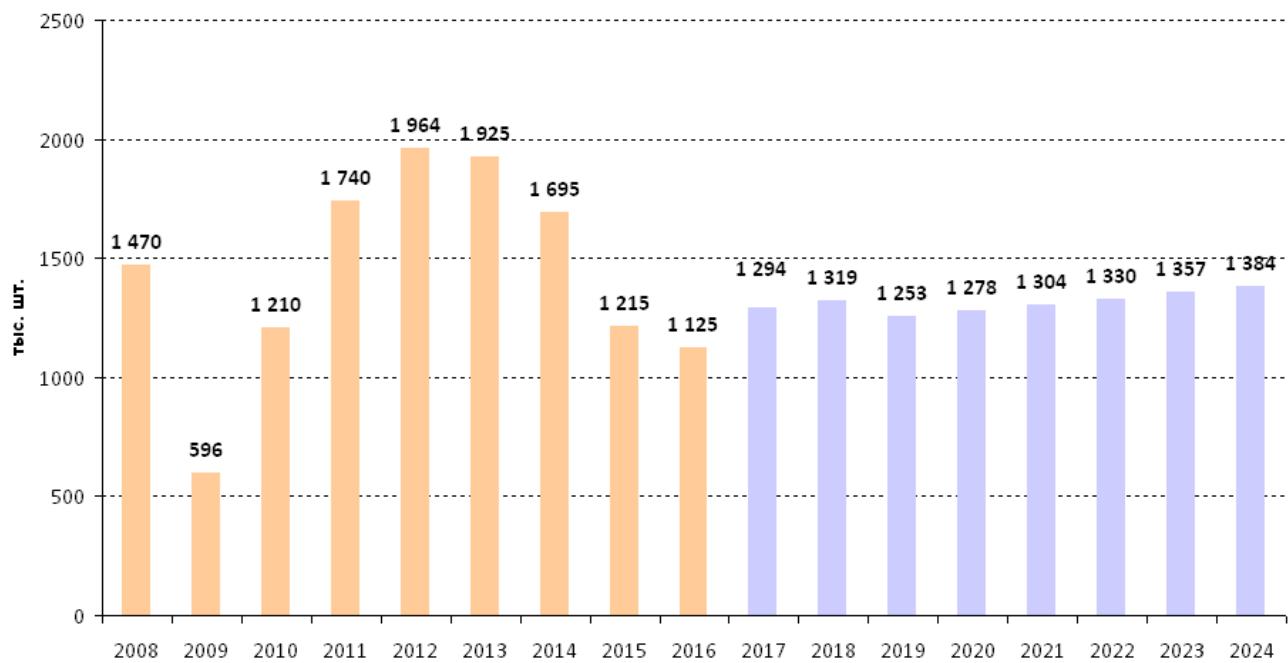
С учетом изложенной выше логики, наш прогноз производства легковых автомобилей в России имеет следующий вид:

---

<sup>117</sup> <https://haval-h9.ru/index.php?threads/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8-%D0%BE-%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%B5-haval-%D0%B2-%D0%A2%D1%83%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B9-%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8.66/>

<sup>118</sup> <http://www.avtovzglyad.ru/avto/avtoprom/2016-08-30-lifan-otkazalsja-ot-proizvodstva-avtomobilej-v-lipetske/>

<sup>119</sup> <https://autoreview.ru/news/v-podmoskov-e-nachalo-stroitelstvo-zavoda-mercedes>



**Рис. 5 Прогноз объема производства легковых автомобилей в России на период 2017-2024 годов**