

Интернет-журнал «Мир науки» ISSN 2309-4265 <http://mir-nauki.com/>

Выпуск 2 - 2015 апрель — июнь <http://mir-nauki.com/issue-2-2015.html>

URL статьи: <http://mir-nauki.com/PDF/10KMN215.pdf>

УДК 33

Грицунова Светлана Викторовна

ФГБОУ ВПО «Ростовский Государственный Экономический Университет (РИНХ)»

Россия, Ростов-на-Дону

Доцент кафедры Инновационного менеджмента и предпринимательства

Кандидат экономических наук

E-mail: Svetlana-06-84@yandex.ru

Николаенко Ольга Валентиновна

ФГБОУ ВПО «Ростовский Государственный Экономический Университет (РИНХ)»

Россия, Ростов-на-Дону

Студентка

E-mail: vendy94@yandex.ru

Состояние автомобильного рынка России и перспективы его развития

Аннотация. Рассматривается современное состояние автомобильного рынка России. Определено, что повышение конкурентоспособности автомобилестроения является одним из основных приоритетов социально-экономической политики государства. В настоящее время автомобильная промышленность представлена Российскими автомобилями, а также сборочным производством зарубежных марок. Отмечается существенная тенденция снижения автомобильных продаж в 2013 и 2014 гг. Рассмотрены различные сценарии развития ситуации в автомобилестроительной отрасли, и в каждом из них определено, что падение продаж продолжится и в 2015 г. В качестве стимула производства новых и безопасных машин предложено в России активно развивать программу утилизации транспортных средств. Также рассмотрены предложения направленные на увеличение продаж на автомобильном рынке: применение стимулирующих программ, внедрение компенсационных мер со стороны правительства по автокредитам, по транспортировке машин по территории страны и т.д.

Ключевые слова: автомобильный рынок; автопром; Россия, автомобильные компании; автомобильная промышленность; машиностроение; легковые автомобили; грузовые автомобили; кредит; утилизация.

Ссылка для цитирования этой статьи:

Грицунова С.В., Николаенко О.В. Состояние автомобильного рынка России и перспективы его развития // Интернет-журнал «Мир науки» 2015 №2 <http://mir-nauki.com/PDF/10KMN215.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

Автомобильная промышленность мира - это емкий и весьма значительный сектор мировой экономики и международного бизнеса. В настоящее время автомобилестроению принадлежит одна из ведущих ролей в транспортном машиностроении. Рынок автомобилей имеет ряд смежных рынков и отраслей: от наиболее тесно прилегающих (рынка деталей и блоков автомобилей и нефтедобывающей промышленности) до менее очевидных (строительство дорог, производство аксессуаров для автомобилей и т.п.). Автомобиль обеспечивает высокую мобильность человека, эффективность труда, определяет современный образ жизни общества. Он является показателем уровня обеспеченности материальными средствами как отдельного человека (его владельца), так и общества или государства в целом. Поэтому изучение современного состояния, а также перспектив развития автомобильного рынка России является весьма актуальной темой исследования.

Особое внимание руководства страны направлено к развитию отечественного автомобилестроения. В соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г., повышение конкурентоспособности автомобилестроения является одним из основных приоритетов социальной и экономической политики государства. Согласно Стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2020 г., основной целью государственной политики в данной сфере является «максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения» [1].

Как показал проведенный анализ современного состояния рынка легковых автомобилей. На долю легковых автомобилей приходится подавляющая доля производства (87,5%) и продаж на внутреннем рынке (88%). Этот сектор является наиболее чувствительным по сравнению с рынком большегрузных автомобилей, для регулирования которого меры внешнеэкономического регулирования не применяются в таком объеме[2].

В России рынок автомобилей подвергается все большей рецессии. Во многом это связано с проблемами в макроэкономическом масштабе, но существует и ряд чисто внутренних экономических факторов. Сложности в финансировании машиностроения со стороны государства, например, автозавод ИЖ-авто совсем недавно объявил о начале процедуры банкротства, чтобы аннулировать некоторые внешние долги своего предприятия. При этом сам завод уже долгое время собирает автомобили южнокорейской компании «Kia-Motors».

Из-за низкого качества сборки и высокой себестоимости отечественные автомобили вообще с трудом конкурируют на рынке. Вообще производители радуют автолюбителей лишь тем фактом, что на конвейерах собираются запчасти Mazda, Хонда, Форд и некоторые другие, которые в принципе можно считать оригинальными запчастями. Это особенно актуально для современного рынка из-за высокого спроса на автомобили азиатских производителей. Корея, Япония и Китай все активнее работают с нашим внутренним рынком, а их автомобили конкурентоспособны на западе и в России.

Некоторые автомобили компаний Cherry, Honda, Kia-Motors вышли по продажам на отметку в 20 000 автомобилей в год. Один из главных критериев выбора этих автомобилей становится прекрасное соотношение цена-качество, а потому на рынках появляется существенный перевес спроса в сторону зарубежных автомобилей. Автомобильный рынок все также зависим от импорта из Европы, но многие аналитики считают, что скоро более 40% рынка будет в руках азиатских машиностроителей, которые будут поставлять около 30-50% импорта и собирать на территории России до 25% всех автомобилей в год.

Финансовая отчетность компаний за этот год показывает, что Российский рынок имеет приоритетное значение для многих компаний, а Mitsubishi и Хонда будут поставлять в Россию на 20% больше оригинальных деталей к автомобилям для удовлетворения спроса.

По мнениям исследователей 2014 год должен был показать на автомобильном рынке России значительный рост, однако, они глубоко ошиблись, и он продолжает неуклонно падать. Сокращение темпов продаж новых автомобилей возрастает с каждым месяцем. Это доказывают, например, статистические отчеты Ассоциации Европейского Бизнеса. В них показано снижение темпов продаж нового легкового автотранспорта, включая легкие коммерческие автомобили, например, в марте 2014 года падение равняется 4%, в апреле - уже 8%, а по итогам мая целых 12%.

Для того, чтобы заметить существенное усиление тренда снижения автомобильных продаж, не требуется быть специалистом. За 8 месяцев 2014 года в России было продано всего 1,58 млн. новых автомобилей, что является на 12,1% меньше чем за аналогичный период 2013 года[3].

К такому ужасающему падению привело замедление роста российской экономики: ослабление курса рубля; снижение уровня уверенности потребителей; уменьшение темпов розничных продаж; снижение темпов роста ВВП; уменьшение роста промышленного производства; замедление оборота розничной торговли; снижение объема перевозки груза; рост дефицита региональных бюджетов; увеличение оттока капитала.

По словам специалистов, данное влияние на российский авторынок оказала и ситуация на Украине. К разрушению торговых связей привели внешнеполитические факторы, а также произошло падение фондового рынка. На этом фоне в стране вырос страх безработицы. И это понятно. У людей сложилась ужасная неуверенность в завтрашнем дне, именно поэтому они очень стремятся тратить огромные деньги на товары длительного пользования, например, дорогую электронику, автомобили и недвижимость. Они опасаются, что их доходы в ближайшем будущем будут снижены до минимума.

Нестабильность экономической ситуации смогла прямо повлиять на российские банки, которые были вынуждены "ужесточить" политику в отношении заемщиков. В России до 90% автомобилей покупается в кредит, а из-за увеличения процентной ставки в стране начались проблемы на отечественном авторынке.

Судя по прогнозам экспертов, падение продаж автомобилей в России может составить, на самом деле, очень значительный процент: от 0,7% до 6,5%.

Однако, можно расписать и оптимистичный сценарий, который будет предполагать падение продаж только легковых, грузовых автомобилей и автобусов на 0,7% (до 2,89 миллиона автомобилей), а производство автомобильной техники при данном исходе событий вырастет на 3,7% (2,27 миллиона штук).

Согласно базовому сценарию, весь авторынок сократится на 2,8% (2,83 миллиона автомобилей), а производство в России вырастет на 1,5% (2,23 миллиона автомобилей).

Но вот по пессимистичному прогнозу можно описать предположение снижения продаж и производства автотехники на целых 6,5% (2,72 миллиона штук) и 1,6% (2,16 миллиона штук) соответственно.

Специалисты считают, что ждать оптимистичного сценария не стоит. Вероятнее всего, развитие авторынка в 2014 году будет проходить либо по базовому, либо по пессимистичному направлению.

Для того, чтобы провести полный анализ сложившейся ситуации на автомобильном рынке нашей страны, следует предоставить некоторую статистику самых продаваемых машин в России.[3]

По традиции, наиболее популярным производителем является ВАЗ: за несколько месяцев было продано более 90 тыс. моделей. Однако, это меньше на целых 17 тысяч, чем в прошлом году.

На втором месте идет Renault, однако тоже переживает падение спроса на 4 процента.

Nissan же наращивает обороты — продажи выросли на целых 27 процентов — 45 тысяч против 35-и тысяч в прошлом году.

Небольшой прирост, который составляет один процент, показали KIA и Hyundai — 4-ое и 5-ое места с показателем чуть более 40 тыс единиц каждой марки.

Шевроле также показывает падение продаж на один процент — 35 тыс против 36 тыс в прошлом году.

Японская Toyota, как впрочем и все азиатские производители, показывает стабильный рост в первом квартале 2014 года — занимает седьмое место.

Volkswagen — восьмые, показали упали на три процента — 34 тыс против 35 в прошлом году.

С небольшим приростом первый квартал 2014 года закончила и Шкода, занявшая десятое место с показателем 18900 проданных авто.

Из-за нестабильной экономики в стране, выгоднее всего покупаются автомобили ВАЗа[4], это обуславливается достаточно низкими ценами по сравнению с остальными марками, качеством сборки и ее беспроблемной службой в первые несколько лет.

Далее все покупаемые марки доказывают проблемное состояние России в мировой экономике, так как все они отличаются, как минимум, сравнительно небольшими ценами.

Чтобы решить данные проблемы на автомобильном рынке, в России необходимо построить высокотехнологичную отрасль утилизации транспортных средств, которая сможет стимулировать производство новых и безопасных машин. Целевой показатель данного проекта — 6% утилизации в год от общего парка. К 2020 году, по поставленной цели, данная отрасль России должна перерабатывать приблизительно 3,2 млн. машин в год. Для этого необходимо создать 83 региональных центра утилизации, а так же 800 приемных пунктов.

Отличие России от стран, где программа утилизации уже есть в том, что по меркам Европы, Россия - очень большая страна, поэтому решения, которые есть там, здесь могут работать только частично. Пока на всю Россию работают всего 12 шредерных установок. В Европе — другой порядок цифр (только в Германии — 47 шредерных заводов).

Кризис авторынка 2015 года будет менее глубоким по сравнению с автокризисом 2009 года. Комитет автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) подсчитал, что продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в 2015 году сравнятся с показателями 2006 года, достигнув 1,89 млн автомобилей, то есть упадут по сравнению с прошлым годом на 24%. Для сравнения: в 2009 году было продано 1,47 млн новых легковых и легких коммерческих авто. Тогда падение составило 50%[3].

Первая половина 2015 года будет особенно сложной для продавцов и производителей новых машин. И связано это с "перетекшим" на конец прошлого года спросом. Лучше всего в этих непростых условиях будут чувствовать себя продавцы небольших внедорожников.

Совокупная доля продаж этого класса автомобилей превышает 36%. Хуже всего будут показатели продаж у малолитражных автомобилей.

Среди стран Европы Россия единственный рынок, который продемонстрировал в 2014 году отрицательный тренд в продажах легковых машин. Несмотря на это, по-прежнему находится на втором месте по объему продаж новых автомобилей.

Продажу в России новых легковых автомобилей можно проследить на рисунке 1. (млн.шт).

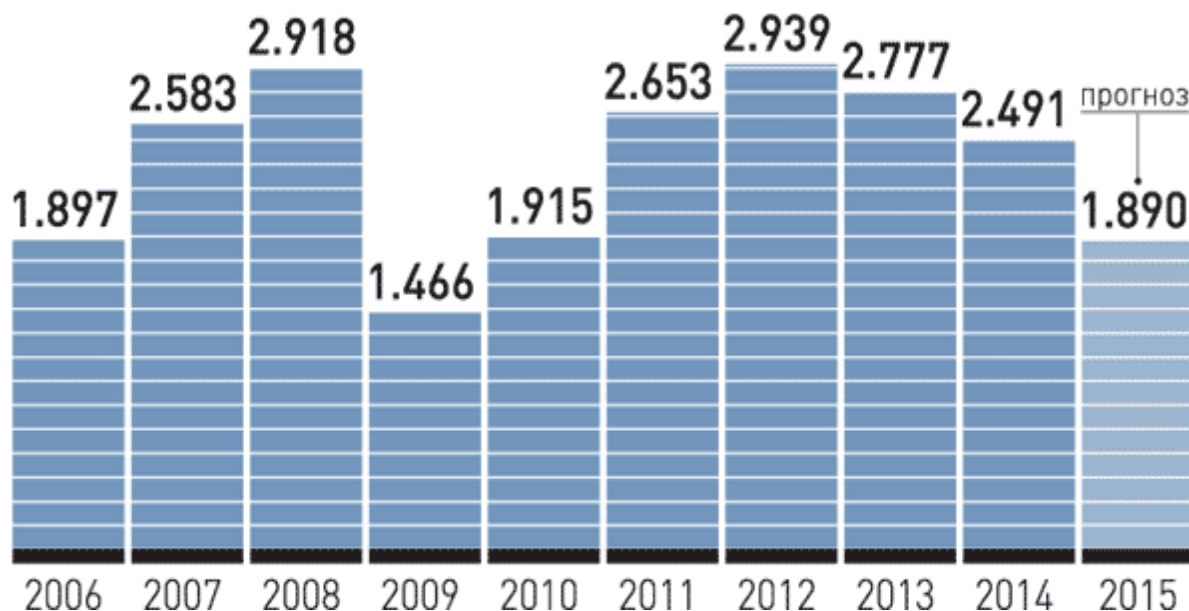


Рис. 1. Тенденция продаж легковых автомобилей в России

2014 год ознаменовался сильным финишем, хотя с кумулятивной потерей объема в 10% он останется годом разочарований для российской автомобильной индустрии. Перед лицом надвигающейся рецессии ожидания на 2015 год еще ниже. Прогноз рынка пассажирских и легких коммерческих автомобилей равен 1,89 млн единиц, что эквивалентно сокращению на 24% на годовой основе"[6].

Увеличения продаж автомобилей можно добиться и путем введения различных стимулирующих программ при покупке автомобиля. Это отражает тот факт, что объемы продаж автомобилей отечественного производства напрямую зависят от покупательской способности населения страны. В целях стимулирования спроса на отечественные автомобили государству необходимо внедрять компенсационные меры по автокредитам, по транспортировке машин по территории страны и т. д. При этом следует иметь в виду, что покупка автомобиля в этом случае может иметь некоторые социальные издержки. Например, покупка автомобиля в кредит, как правило, заставляет малообеспеченных жителей страны отказываться от покупки многих других видов продукции отечественных производителей: бытовой техники, строительных материалов и т. д.

Судьба отечественного автопрома зависит от успешной деятельности самих автомобильных компаний. Так, компания АвтоВаз подготовила собственную программу развития до 2020 г., в которой планировалось к 2013 г. увеличить объем продаж до 1 млн автомобилей в год для поддержания лидирующих позиций АвтоВаз на внутреннем рынке (не менее 25 %) [7]. Сейчас очевидно, что даже эти цели не достигнуты: объем продаж автомобилей в 2013 г. составил лишь 420 тыс., что более чем в 2 раза меньше запланированного объема, а их

доля на внутреннем рынке составила всего 16,4 % [8]. Согласно программе развития, представленной Министерством промышленности и торговли РФ, к 2020 г. на заводе ОАО «АвтоВаз» планируется существенное повышение качества выпускаемых автомобилей при одновременном достижении уровня производительности труда, сопоставимого с передовыми международными автомобильными компаниями. Задачи могут быть решены в настоящее время за счет инноваций как технического, так и технологического характера. Для реализации этих целей предусматривается объем инвестиций в размере 183,5 млрд р. за десятилетний период, направляемых на разработку и внедрение технических и технологических инноваций. К 2020 г. планируется увеличение объемов производства до 1,2 млн ед. в год (постановка на производство девяти новых моделей) [7].

Автомобиль имеет значительное место в жизни человека: обеспечивает высокую мобильность, эффективность труда, определяет современный образ жизни общества. Поэтому проблема автомобильного рынка в России актуальна, как никогда раньше.

ЛИТЕРАТУРА

1. Петрова М.А. Российское автомобилестроение как объект государственного протекционизма / М.А. Петрова // Финансы, деньги, инвестиции. – 2009. – №2. – С. 21-23. – 0,31 п.л.
2. Петрова М.А. Развитие автомобилестроения как фактор обеспечения конкурентоспособности российской экономики / М.А. Петрова // Актуальные вопросы экономических наук: сборник материалов XII Международной научно-практической конференции под общей редакцией Ж.А. Мингалева, С.С. Чернова. – Новосибирск, 2010. – Часть 1. – С. 60-66. – 0,39 п.л.
3. Титова С.С. Тенденции развития автомобильного рынка в России // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2014. № 10 [Электронный ресурс]. URL: <http://ekonomika.snauka.ru/2014/10/6036>.
4. Доклад на Международной конференции по автомобильному маркетингу, 2014 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bibika.ru/msk/news/1378>
5. Авторынок Краснодарского края. Рубрика: Техническое обслуживание авто— Статья № 42. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.r93.ru/article/42.html>
6. Инна Зубарева. Российская Газета -2015- [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2015/01/20/avtorynok.html>
7. Кондратьев В.Б. Автопром: Кризис и инновации // Мировая экономика и международные отношения. 2014. № 3. С. 12—21.
8. Моржаретто И.А. Отложенный спрос // За рулем. 2014. № 3. 14 с.
9. Пожидаева С.В. Обоснование управленческих решений по взаимодействию малых, средних и крупных предприятий / Учет и статистика №1 (21), 2011.
10. Пожидаева С.В. Риски малого предпринимательства / Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. Приложение. №12 (49) 2006 г.
11. Пожидаева С.В. Совершенствование управления сельскохозяйственным комплексом Ростовской области в условиях вступления России в ВТО / Бизнес-информ, №1 - 2014.

Gritsunova Svetlana Viktorovna

Rostov State University of Economics

Russia, Rostov-on-Don

E-mail: Svetlana-06-84@yandex.ru

Nikolaenko Olga Valentinovna

Rostov State University of Economics

Russia, Rostov-on-Don

E-mail: vendy94@yandex.ru

Condition of the automobile market of Russia and prospect of its development

Abstract. The current state of the automobile market of Russia is considered. It is defined that increase of competitiveness of automotive industry is one of the main priorities of social and economic policy of the state. Now automotive industry is presented by the Russian cars, and also assembly production of foreign brands. The essential tendency of decrease in automobile sales in 2013 and 2014 is noted. Various scenarios of development of a situation in the automotive industry are considered, and in each of them is defined that falling of sales will proceed and in 2015. As incentive of production of new and safe cars it is offered to develop actively in Russia the program of utilization of vehicles. The offers directed on increase in sales in the automobile market are also considered: application of the stimulating programs, introduction of countervailing measures from the government on car loans, on transportation of cars across the territory of the country, etc.

Keywords: automobile market; automotive industry; Russia, automobile companies; automotive industry; mechanical engineering; cars; trucks; credit; utilization.

REFERENCES

1. Petrova M.A. Rossiyskoe avtomobilestroenie kak ob"ekt gosudarstvennogo proteksionizma / M.A. Petrova // *Finansy, den'gi, investitsii*. – 2009. – №2. – S. 21-23. – 0,31 p.l.
2. Petrova M.A. Razvitie avtomobilestroeniya kak faktor obespecheniya konkurentosposobnosti rossiyskoy ekonomiki / M.A. Petrova // *Aktual'nye voprosy ekonomicheskikh nauk: sbornik materialov XII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii pod obshchey redaktsiei Zh.A. Mingalevoy, S.S. Chernova*. – Novosibirsk, 2010. – Chast' 1. – S. 60-66. – 0,39 p.l.
3. Titova S.S. Tendentsii razvitiya avtomobil'nogo rynka v Rossii // *Ekonomika i menedzhment innovatsionnykh tekhnologiy*. 2014. № 10 [Elektronnyy resurs]. URL: <http://ekonomika.snauka.ru/2014/10/6036>.
4. Doklad na Mezhdunarodnoy konferentsii po avtomobil'nomu marketingu, 2014 g. [Elektronnyy resurs]. URL: <http://www.bibika.ru/msk/news/1378>
5. Avtorynok Krasnodarskogo kraya. Rubrika: Tekhnicheskoe obsluzhivanie avto—Stat'ya № 42. [Elektronnyy resurs]. URL: <http://www.r93.ru/article/42.html>
6. Inna Zubareva. Rossiyskaya Gazeta -2015- [Elektronnyy resurs]. URL: <http://www.rg.ru/2015/01/20/avtorynok.html>
7. Kondrat'ev V.B. Avtoprom: Krizis i innovatsii // *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. 2014. № 3. S. 12—21.
8. Morzharetto I.A. Otlozhenny spros // *Za rulem*. 2014. № 3. 14 s.
9. Pozhidaeva S.V. Obosnovanie upravlencheskikh resheniy po vzaimodeystviyu malyykh, srednikh i krupnykh predpriyatiy / *Uchet i statistika* №1 (21), 2011.
10. Pozhidaeva S.V. Riski malogo predprinimatel'stva / *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Severo-Kavkazskiy region. Obshchestvennye nauki. Prilozhenie*. №12 (49) 2006 g.
11. Pozhidaeva S.V. Sovershenstvovanie upravleniya sel'skokhozyaystvennym kompleksom Rostovskoy oblasti v usloviyakh vstupleniya Rossii v VTO / *Biznes-inform*, №1 - 2014.