

Современное состояние и перспективы развития российского автомобильного рынка

А.А. Хлус

УДК 339.146
ББК 65.422.5
Х-604

Мировой рынок автомобилей характеризуется стремительным ростом производства и продаж. Мировое производство автомобилей растёт с каждым годом, как видно на рисунке 1. За 15 лет мировое производство автомобилей возросло почти на 50%. В 2014 г. было выпущено около 87,5 млн машин (включая легковые и коммерческие автомобили), что на 2,6% больше, чем в 2013 г.¹ Крупнейшими странами по продажам автомобилей являются Китай (27%), США(19%), Япония(6%), Бразилия(4%), Германия(4%) и Индия(4%).

Российский рынок в мировом рейтинге располагается достаточно высоко. РФ занимает 8 место в мире по продажам новых автомобилей и 11 место по количеству произведённых автомобилей, занимая доли в продажах и в производстве в 2,9% и 2,1% соответственно.² В настоящее время в российском сегменте производителей автомобилей действуют четыре типа предприятий.³

1) традиционные российские производители (ОАО «АВТОВАЗ», предприятия «Группы «ГАЗ», ОАО «КАМАЗ», АМО «ЗИЛ» и др.) характеризуются изношенной производственно-технологической базой, нехваткой современных технологий, недостатком объёма выпускаемых автомобилей и профессионального менеджмента;

2) российские сборочные предприятия (ОАО «Иж-Авто», ООО «Тагаз», предприятия группы «Соллерс» и др.) имеют относительно современные технологии, западный стиль управления, но неразвитый инжиниринг и недостаточные масштабы производства для увеличения локализации;

3) иностранные автопроизводители (ООО «Дженерал Моторз Авто» и т.д.) имеют ограниченный масштаб производства и уровень локализации, не имеют местных научно-исследовательских центров;

¹ Vehicle production statistics of International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) // <http://www.oica.net/category/production-statistics/>

² Vehicle sales statistics of International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA) // <http://www.oica.net/category/sales-statistics/>

³ Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 N 319 "Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года" (23 апреля 2010 г.)

4) прямые импортёры действуют во всех сегментах авторынка и зависят от государственных мер тарифного и нетарифного регулирования.

В структуре продаж легковых автомобилей (см. рисунок 4) доминируют импортные и произведённые в России иномарки, занимающие более 80% от общего объёма.

Рисунок 1

Динамика мирового производства автомобилей в 1999-2014 гг.

Мировое производство автомобилей в 1999-2014 гг.



Источник: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>

Лидерами по производству автомобилей являются Китай, США, Япония, Германия и Южная Корея (см. рисунок 2). Так, в Китае в 2014 г. было произведено 23,7 млн автомобилей, на 7,3% больше, чем в 2013 г. В целом, на долю Китая приходится более 26% всех произведённых автомобилей.⁴

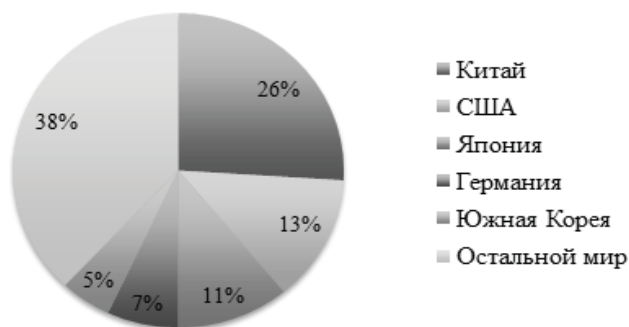
⁴ Там же.



Рисунок 2

Доли основных стран-производителей автомобилей в мировом производстве автомобилей

Производство автомобилей в 2014 г., %



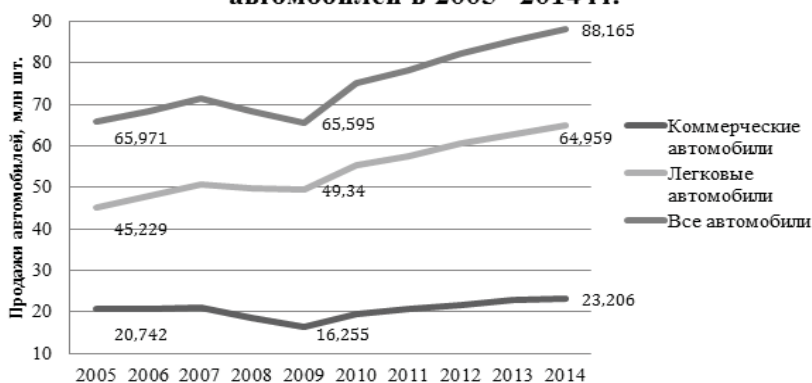
Источник: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>

Динамика продаж автомобилей схожа с динамикой их производства. На рисунке 3 виден рост продаж автомобилей с 2005 по 2014 гг., за исключением спада в 2009 г., вызванного мировым финансовым кризисом.

Рисунок 3

Динамика мировых продаж автомобилей за 2005 – 2014 гг.

Мировые продажи легковых и коммерческих автомобилей в 2005 - 2014 гг.



Источник: <http://www.oica.net/category/sales-statistics/>

Рисунок 4

Структура российского авторынка

Структура российского рынка легковых автомобилей



Источник: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-RUS/\\$FILE/Automotive-survey-2013-RUS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-RUS/$FILE/Automotive-survey-2013-RUS.pdf)

Рыночная доля легковых машин российского производства составляет около 16%. Из них на традиционные российские марки приходится около 16%, а на иностранные – 54%.

Российский рынок легковых автомобилей отличается высоким уровнем фрагментации по моделям, что характеризует развитость рынка, но создаёт проблемы конкурентоспособности по масштабам производства. Основным традиционным производителем легковых автомобилей в России является ОАО «АВТОВАЗ», производственные мощности которого составляют около 1 млн шт. в год. Другими крупными производителями легковых машин являются ООО «Автотор-Холдинг», ОАО «Автофорамос», ООО «Хендэ Моторз Мануфактуринг Рус» и ООО «Фольксваген Рус». Средний объем производства на модель в России значительно ниже уровня лучших мировых компаний. Если средний объем производства на платформу в США, странах восточной Европы составляет около 119 тыс. единиц в год, в Китае и Бразилии – около 61 тыс. единиц в год, то в России – лишь 27 тыс. единиц в год.

Тенденции в структуре продаж легковых автомобилей состоят в том, что доля российских марок в объеме продаж легковых автомобилей в России постепенно снижается, уменьшается и доля продаж импортных автомобилей, в то время как продажи иномарок российской сборки растут. Существующая отрицательная динамика импорта и продаж импортных автомобилей обусловлена в частности тем,



что импорт постепенно замещается локальным производством. Многие автомобили иностранных брендов производятся на территории РФ в режиме промышленной сборки. Режим был введён в 2005 г. и предусматривал льготные пошлины на ввоз комплектующих для сборки автомобилей компаниями, подписавшими соглашения с Минэкономразвития. Взамен они обязались создать в России сборочные заводы мощностью не менее 25 тыс. автомобилей в год и в течение 4,5 лет сократить список импортируемых автокомпонентов на 30% за счёт их локализации в России. В 2011 г. были утверждены новые условия соглашений о промсборке. В соответствии с ними, к окончанию срока действия соглашений иностранный производитель должен довести годовой выпуск до 300 – 350 тыс. автомобилей, а уровень локализации – до 60%, наладить на предприятиях штамповку, сварку и окраску кузовов, установление на машинах 30% двигателей и коробок передач российского производства, создать в России центры научно-исследовательских разработок.

Так как данные условия противоречили принципам ВТО, они были изменены после присоединения России к данной организации. В соответствии с достигнутыми договорённостями, заключённые соглашения расторжению не подлежат. В отношении нового режима уровень локализации снижен до 35%. Кроме того, все соглашения о промсборке прекратят действие к 1 июля 2018 г., после чего в течение 2 лет российские власти намерены компенсировать автопроизводителям финансовые потери от отмены льгот в размере, равном ввозным пошлинам.⁵

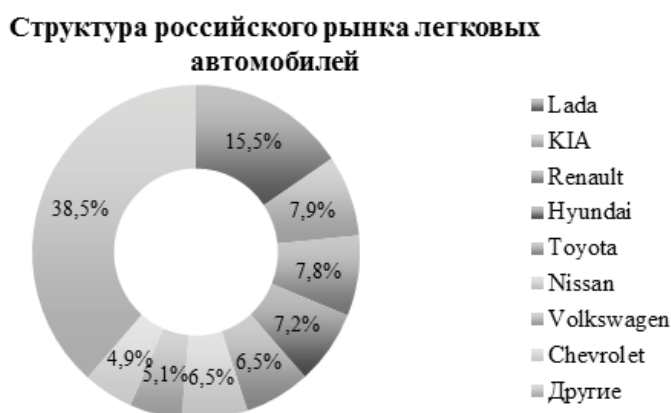
На сегодняшний день на территории России автопроизводители собирают 27 марок и более 100 моделей легковых автомобилей. Часть из них производятся по соглашениям о промышленной сборке. В ТОП-5 лидеров по уровню локализации входят модели: Renault Logan (76,5%), LADA Largus (72%), Volkswagen Polo седан (примерно 60%), Hyundai Solaris (47%) и Peugeot 408 (36,3%). Средний уровень локализации автомобилей в России – 45%, при этом локализация автокомпонентов не превышает 20%.⁶

Структура продаж новых легковых и лёгких коммерческих автомобилей по маркам за 2014 г. представлена на рисунке 5. Вслед за традиционно занимающей первое место Ладой, продавшей 387,3 тыс. автомобилей, расположились KIA – 195,7 тыс. авто, и Renault – 194,5 тыс.

⁵ Оболенский В.П. Условия присоединения России к ВТО и его последствия для отечественной экономики: Учебное пособие для студентов 3 курса ФЭМ и ФМФ / В.П. Оболенский; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2012. – с. 13

⁶ Локализация иномарок в России в 2014 году. Аналитическое агентство «Авто-стат» // <http://www.autostat.ru/news/view/18592/>

Структура продаж новых легковых автомобилей в 2014 г.



Источник: http://www.aebrus.ru/upload/iblock/514/rus_car-sales-in-december-2014.pdf

Среди самых продаваемых моделей следом за Ладой Грантой расположились: Hyundai Solaris, KIA New Rio и Renault Duster. Примечательно, что десятку лидеров продаж составляют автомобили местного производства.⁷

В структуре продаж новых легковых автомобилей возрастает доля премиальных брендов (Mercedes-Benz, Audi, BMW и др.). В 2007 г. эта доля была в размере всего 2,8%, в 2010 – уже 16%, в 2013 – 21%.⁸

По происхождению моделей на рынке лидируют европейские марки, занимая 34,8% рынка. За ними следуют южнокорейские модели – 22,8% и японские бренды – 19,8%. Российские модели занимают 19,2% рынка, китайские – 3,9%, американские – 0,5%.⁹ Стоит отметить, что китайские автомобили обладают серьезным потенциалом и способны занять свою нишу на автомобильном рынке РФ.

На рынке *коммерческих* автомобилей российские производители занимают доминирующее положение (рисунок 6), однако иностранные компании постепенно увеличивают свою долю в объеме продаж. Доля российских марок на российском

⁷ Продажи легковых и коммерческих автомобилей в России в декабре 2014 года. Пресс-релиз Комитета Автопроизводителей Ассоциации Европейского Бизнеса // http://www.aebrus.ru/ru/press/sales_of_cars.php

⁸ Баранов С. Смена курса // «АвтоБизнесРевю», 2014, №4.– с. 31.

⁹ Статистика продаж автомобилей. Журнал «Автобизнес» // <http://www.abiz.ru/ru/39/92/>



рынке грузовых автомобилей составляет около 45% от общего объема рынка. Увеличивается также объем продаж иностранных грузовиков российской сборки.

Рисунок 6

Структура российского рынка грузовых автомобилей

Структура рынка грузовых автомобилей



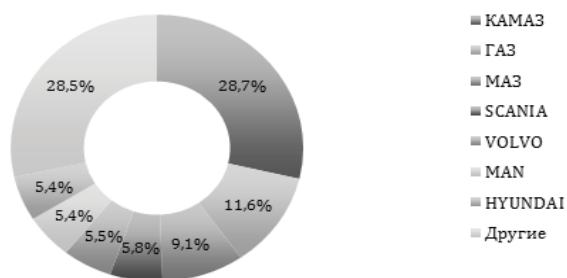
Источник: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-RUS/\\$FILE/Automotive-survey-2013-RUS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-RUS/$FILE/Automotive-survey-2013-RUS.pdf)

Структура продаж новых грузовых автомобилей по маркам представлена на рисунке 7.

Рисунок 7

Структура продаж новых грузовых автомобилей по маркам

Структура рынка новых грузовых автомобилей



Источник: <http://www.abiz.ru/ru/39/87/>

Динамику производства и продаж автомобилей в России можно увидеть на рисунке 8. С 2005 по 2008 гг. в объёме производства и продаж прослеживался быстрый рост, который сменился резким падением в 2009 г. в результате кризиса. С 2010 года началось постепенное восстановление рынка. В 2011 году производство автомобилей превысило докризисный уровень, а в 2012 году был зафиксирован рекордный уровень производства в 2,232 млн. В то же время, к 2012 году продажи так и не смогли достигнуть докризисного уровня и составляли 3,142 млн. Затем, 2013 год положил начало отрицательной динамики как производства, так и продаж автомобилей: за 2013 год производство автомобилей снизилось на 2,6% до 2,175 млн, а продажи – на 6% до 2,95 млн. В 2014 году падающая российская экономика потянула вслед за собой и российский автопром: российский автомобильный рынок снизился на 10,3%, или на 286 143 штук проданных новых легковых и лёгких коммерческих автомобилей по сравнению с аналогичным периодом 2013 года. В 2014 году было продано всего 2 491 404 автомобилей.¹⁰

Рисунок 8

Объёмы продаж и производства автомобилей в 2005 – 2014 гг.



Источник: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> ; <http://www.oica.net/category/sales-statistics/>

Таким образом, за последние 15 лет российский авторынок прошёл этапы стабильности, быстрого роста, преодолел кризис 2008 года, пережил восстановление, и в 2014 году попал в ситуацию нестабильности и неопределённости.

¹⁰ Статистика продаж автомобилей международной организации автопроизводителей (OICA) // <http://www.oica.net/category/sales-statistics/>



Импорт новых легковых автомобилей в Россию в 2014 году составил 703,3 тысячи единиц, на 21,3% меньше чем в 2013 году, импорт грузовых сократился на 31% до 61,3 тысячи машин. Экспорт по сравнению с 2013 годом также снизился: легковых автомобилей – на 7,5% и составил 127,5 тысяч единиц, грузовых – на 18,5% до 22 тысяч машин.¹¹

Было также снижено производство автомобилей. В 2014 году было произведено 1,7 млн легковых и 154 тыс. грузовых автомобилей, что меньше показателя 2013 года на 9,7% и 25,7% соответственно.

Причиной сокращения российского авторынка явилось падение курса рубля, которое, в свою очередь, стало результатом резкого падения цен на нефть. Как видно из рисунка 9, динамика авторынка существенно коррелирует с изменениями цен на нефть.

Рисунок 9

Зависимость динамики продаж автомобилей от цены на нефть



Источник: <http://www.autostat.ru/news/view/19293/>

Стремительные снижения курса рубля привели к панике на авторынке, причём запаниковали как потребители, бросившиеся скупать автомобили до корректировки цен, так и дилеры вместе с автопроизводителями, остановившие продажи и отгрузки.

¹¹ Экспорт-импорт важнейших товаров за январь-декабрь 2014 года. Федеральная таможенная служба РФ. // http://www.customs.ru/index2.php?option=com_content&view=article&id=20495&Itemid=1981

Практически всем компаниям пришлось повысить цены на автомобили. В первой декаде декабря 2014 изменения в ценовой политике произошли у 24 производителей. Самому значительному росту стоимости подверглись автомобили марок General Motors. В частности, Chevrolet подняла цену восьми моделей, а диапазон их повышения составил от 8% до 15%. Минимальное повышение произошло в линейке Kia, Hyundai и Renault. К концу 2014 года средняя цена нового легкового автомобиля в России превысила отметку в 1 млн рублей.

Кризисная ситуация на рынке привела к тому, что автомобили марок General Motors, Audi и Jaguar Land Rover прекратили поставляться на российский рынок, в продажи Seat, Dodge и Luxgen полностью прекратились. В качестве антикризисных мер государство возобновило поддержку рынка через программу утилизации. Всего на финансирование программы предусматривается 23 млрд руб. Тем не менее, парк легковых автомобилей в России за 2014 год вырос и на 1 января 2015 года составлял 40,85 млн единиц, что на 3,9% больше показателя 2014 года. На начало 2015 года на каждую тысячу жителей России приходилось 284 легковых автомобиля.

Число дилерских центров в стране в целом увеличилось и составило к концу 2014 года 4075 единиц. При этом выросло число дилерских центров премиальных брендов на 27 ед., снизилось количество дилерских центров массовых иностранных брендов на 20 ед., появился 161 новый дилерский центр китайских брендов, а число дилерских центров российских брендов снизилось на 44 единицы.

Банки на фоне роста ставок ЦБ значительно снизили объемы выдачи автокредитов и ужесточили требования к заемщикам. В 2014 году было выдано на 22 процента меньше автокредитов, чем в 2013 году. Доля автомобилей, проданных в кредит, в 2014 году составила 40,5%.¹² Аналитики предполагают, что в 2015 году авторынок снизится минимум на 25%. В пассажирском сегменте ожидается снижение на 23%, а в коммерческом – 32%. Прогнозное значение объема продаж – 1,85 млн автомобилей. Эксперты уверены, что сильнее всего кризис ударит по масс-маркету, а премиум будет чувствовать себя более уверенно. Причинами уменьшения спроса станут девальвация рубля, повышение цен, падение реальных доходов населения, внешнее давление на экономику и высокая ключевая ставка, подстегивающая рост ставок по автокредитам.¹³

По мнению экспертов 2015 год может стать одним из самых тяжёлых за всю историю автомобильного рынка в России и сравнимым с кризисным 2009 года. Возобновить рост российский авторынок сможет лишь в 2016 году, когда ожидае-

¹² Автомобильный рынок России. Итоги и прогнозы. Аналитическое агентство «Автостат» // <http://www.autostat.ru/news/view/20274/>

¹³ Баранов С. Не судьба // «АвтоБизнесРевю», 2014, №12. – с. 31



мый прирост может составить 5-6% после прогнозируемого падения в 2015 году.¹⁴ Потенциально Россия остаётся привлекательной для автопроизводителей, обладая гигантским рынком, низким уровнем автомобилизации и возрастным парком.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 N 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» (23 апреля 2010 г.) (Prikaz Minpromtorga RF ot 23.04.2010 N 319 «Ob utverzhdenii Strategii razvitija avtomobil'noj promyshlennosti Rossijskoj Federacii na period do 2020 goda» (23 aprelja 2010 g.))

Оболенский В.П. Условия присоединения России к ВТО и его последствия для отечественной экономики: Учебное пособие для студентов 3 курса ФЭМ и ФМФ // В.П. Оболенский; ВАВТ Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2012. – 45 с. (Obolenskij V.P. Uslovija prisoedinenija Rossii k VTO i ego posledstvija dlja otechestvennoj jekonomiki: Uchebnoe posobie dlja studentov 3 kursa FJeM i FMF // V.P. Obolenskij; VAVT Minjekonomrazvitija Rossii. – М.: VAVT, 2012. – 45 s.)

Баранов С. Не судьба // «АвтоБизнесРевю», 2014, №12. – с. 30 – 32 (Baranov S. Ne sud'ba // «AvtoBiznesRevju», 2014, №12. – с. 30 – 32).

Баранов С. Смена курса // «АвтоБизнесРевю», 2014, №4. – с. 30 – 35 (Baranov S. Smena kursa // «AvtoBiznesRevju», 2014, №4. – с. 30 – 35).

<http://www.abiz.ru/ru/39/92/> – сайт маркетингового автомобильного журнала «Автобизнес», Статистика продаж автомобилей (sajt marketingovogo avtomobil'nogo zhurnala «Avtobiznes», Statistika prodazh avtomobilej).

http://www.aebrus.ru/ru/press/sales_of_cars.php – сайт Ассоциации Европейского Бизнеса, пресс-релиз Комитета Автопроизводителей Ассоциации Европейского Бизнеса «Продажи легковых и коммерческих автомобилей в России в декабре 2014 года» (sajt Asociacii Evropejskogo Biznesa, press-reliz Komiteta Avtoproizvoditelej Asociacii Evropejskogo Biznesa «Prodazhi legkovyh i kommercheskih avtomobilej v Rossii v dekabre 2014 goda»).

<http://www.autostat.ru/news/view/20274/> – сайт аналитического агентства «Автостат», статья «Автомобильный рынок России. Итоги и прогнозы» (sajt analiticheskogo agentstva «Avtostat», stat'ja «Avtomobil'nyj rynok Rossii. Itogi i prognozy»).

<http://www.autostat.ru/news/view/19293/> – сайт аналитического агентства «Автостат», статья «Цены на нефть и автомобильный рынок» (sajt analiticheskogo agentstva «Avtostat», stat'ja «Ceny na neft' i avtomobil'nyj rynok»).

<http://www.autostat.ru/news/view/18592/> – сайт аналитического агентства «Автостат», статья «Локализация иномарок в России в 2014 году» (sajt analiticheskogo agentstva «Avtostat», stat'ja «Lokalizacija inomarok v Rossii v 2014 godu»).

¹⁴ Автомобильный рынок России. Итоги и прогнозы. Аналитическое агентство «Автостат» // <http://www.autostat.ru/news/view/20274/>

[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-RUS/\\$FILE/Automotive-survey-2013-RUS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-RUS/$FILE/Automotive-survey-2013-RUS.pdf) – сайт аудиторско-консалтинговой компании Ernst & Young, «Обзор отрасли «Автомобильный рынок России и СНГ» (sajt auditorsko-konsaltingovoj kompanii Ernst & Young, «Obzor otrasli «Avtomobil'nyj rynok Rossii i SNG»).

http://www.customs.ru/index2.php?option=com_content&view=article&id=20495&Itemid=1981 – сайт Федеральной Таможенной Службы РФ, статистика «Экспорт-импорт важнейших товаров за январь-декабрь 2014 года» (sajt Federal'noj Tamozhennoj Sluzhby RF, statistika «Jeksport-import vazhnejshih tovarov za janvar'-dekabr' 2014 goda»).

<http://www.oica.net/category/production-statistics/> – Vehicle production statistics of International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

<http://www.oica.net/category/sales-statistics/> – Vehicle sales statistics of International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

<https://www.vda.de/de/themen/automobilindustrie-und-maerkte/markt-international/globale-automobilkonjunktur-bis-russland> – Webseite des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), Artikel “Markt International”.

