

10.5. ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ МИРОВОГО И РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА В 2012 Г.

Курилов К.Ю., к.э.н., доцент кафедры «Финансы и кредит»;

Курилова А.А., д.э.н., профессор кафедры «Финансы и кредит»

Тольяттинский государственный университет

Автомобилестроение является важной отраслью мировой российской экономики. В настоящее время наблюдается замедление продаж транспортных средств, как во всем мире, так и в Российской Федерации. Российский рынок обладает значительным потенциалом, который определяется относительно низким уровнем автомобилизации российского общества. Вместе с тем, существуют значительные препятствия для роста автомобильного рынка, которые определяются не только соотношением цена / качество предлагаемых потребителю автомобилей, но и внешними факторами, такими как процентная ставка по кредиту, наличие парковок, ставка налога на владельцев транспортных средств и прочее. Влияние этих факторов таково, что они могут отрицательно повлиять на выполнение программы развития Открытого акционерного общества «АвтоВАЗ» до 2020 г. Устранение этих факторов позволит обеспечить долгосрочный потенциал развития российского автомобильного рынка.

Автомобилестроение, несомненно, является важнейшей составляющей любой национальной и мировой экономики. Количество занятых в отрасли составляет около 9 млн. чел. во всем мире, а с учетом косвенной занятости на отрасль работает около 60 млн. чел., занятых в смежных отраслях, связанных с производством автомобилей [4, с. 5].

Мировой финансовый кризис 2008-2009 гг. вызвал стагнацию автомобильной отрасли и привел к значительным негативным последствиям: так, продажи автомобилей в 2009 г. упали до уровня 2005 г., по сравнению с 2007 г. снижение составило 8,12% (рис. 1).



Рис. 1. Динамика изменения объемов продаж транспортных средств во всем мире с 2005-2012 гг. [4, с. 1]

Что касается Российской Федерации, то глубина «кроличьей норы» оказалась намного глубже – по сравнению с 2008 г. продажи легковых автомобилей в РФ упали на 50,6% (рис. 2).

В целом необходимо отметить, что кризис был преодолен за счет государственной поддержки правительств практически всех стран – производителей автомобилей, которые в сложившейся ситуации оказались не-

способны справиться с финансовыми проблемами. Это позволило обеспечить рост объемов продаж и производства автомобилей за период с 2010-2012 гг., однако после 2012 г. возможно возобновление турбулентных явлений в мировой автомобильной промышленности за счет обострения существующих противоречий в развитии компаний автомобилестроительной отрасли, а также мировой экономики в целом [3, с. 260].

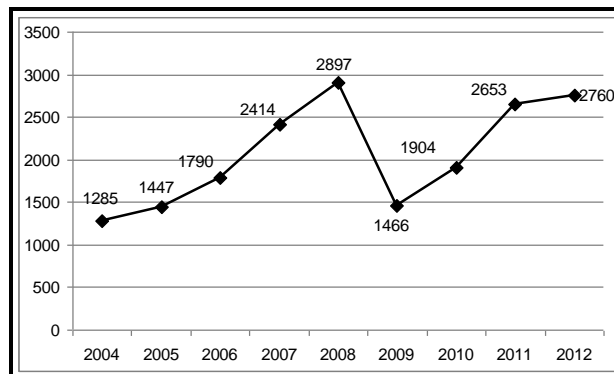


Рис. 2. Динамика изменения объемов продаж легковых автомобилей в РФ с 2004-2011 гг. [5, с. 1, 7, с. 7]

Первая группа проблем связана с перепроизводством транспортных средств (см. рис. 1). Если проанализировать величину перепроизводства, то она составляет от 2% до 4% от общего объема продаж. При этом непосредственно перед кризисом величина перепроизводства возросла с 2% до 4% от объема продаж. В 2009 г. объем производства оказался ниже объема продаж, что, по-видимому, положительно сказалось на будущем спросе в 2010-2011 гг., когда меры, предпринятые правительствами большинства стран, вызвали рост спроса, который не мог быть удовлетворен только за счет излишних складских запасов и вызвал рост производства и стабилизацию в мировом автомобилестроении. Примечательно, что в 2010 г. объем перепроизводства в относительном выражении, как и в 2008 г., составил 4%, что объясняется резким восстановлением спроса на транспортные средства, а затем снизился до уровня, не превышающим 3% (рис. 3).

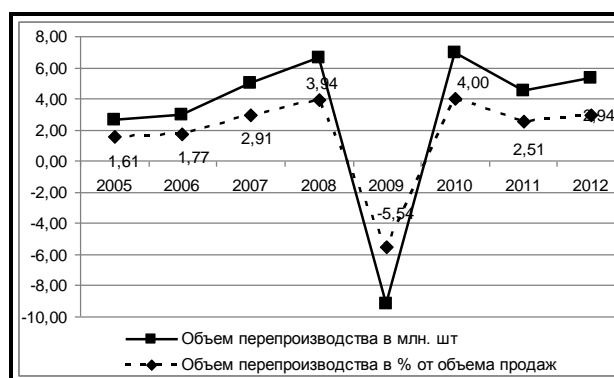


Рис. 3. Динамика изменения объемов перепроизводства транспортных средств с 2005-2012 гг. в абсолютном и относительном выражении

Тревожным моментом является рост объемов перепроизводства в 2012 г. до уровня, превышающего предкризисные значения в 2007 г. (см. рис. 3). Это го-

ворит о том, что процесс определения объемов производства у большинства производителей не вытягивающим (покупатели формируют спрос на продукцию), а толкающим, т.е. производители производят продукцию, нацеленную не на конкретного потребителя, а на предполагаемый необоснованный спрос, что в конечном счете приводит к затовариванию площадок дилеров продукции и кризису продаж предприятия.

Правильным выходом из этой проблемы является внедрение позаказной сборки, т.е. автомобиль не должен производиться без наличия жесткого заказа со стороны клиента, полученного дилером автомобиля.

Что касается российского автомобилестроения, то, с одной стороны, для него свойственны значительные перспективы, обусловленные относительно слабым уровнем автомобилизации российского общества (рис. 4).

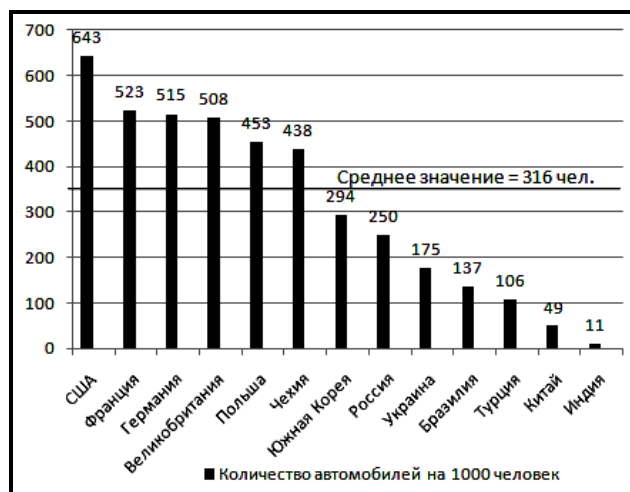


Рис. 4. Количество автомобилей на 1 000 чел. в различных странах мира [7, с. 5]

Как видно из рис. 4, количество автомобилей в расчете на 1 чел. в РФ хотя и превосходит такие страны, как Бразилия, Турция, Украина и Китай, все же не достигает до среднего значения в размере 316 автомобилей на 1 тыс. чел.

Легко предположить, что в будущем парк автомобилей в РФ будет расти, как минимум, до уровня своих бывших союзников по социалистическому лагерю – Польши и Чехии, и составит не менее 400 автомобилей на человека. Следовательно, с учетом существующей в настоящей момент численности населения РФ можно сделать вывод о том, что парк автомобилей в РФ в будущем вырастет на 21,36 млн. шт. и составит около 56,7 млн. шт.

Однако на пути успешной реализации этого сценария существует несколько препятствий, связанных с параметрами внутренней и внешней среды в РФ, определяющих цену эксплуатации автомобиля в РФ.

- Во-первых, это стоимость приобретения автомобиля в кредит, которую определяют ставки по автокредитам, которые гораздо выше, чем в большинстве развитых стран.
- Во-вторых, существенным фактом, влияющим на продажи автомобилей, является наличие мест парковок автомобилей, как рядом с местом жительства покупателя автомобиля, так и рядом с объектами потенциальных поездок – работой, магазинами, школой и прочее. Отсутствие удобных и доступных парковок будет являться существенным фактором, сдерживающим дальнейший рост продаж транспортных средств на территории РФ.

Фактически в большинстве городов РФ проблема парковок проявляется с нарастающей быстротой и становится критической. Проблема актуальна как для Москвы и Санкт-Петербурга, так и для других российских городов. Усугубляет проблему точечная застройка новых жилых домов, съедающая последние существующие и потенциальные парковки.

На фоне жесткого дефицита парковочных мест разворачивается борьба местных органов власти с транспортными средствами, припаркованными в нарушении правил дорожного движения путем эвакуации транспортных средств. Это значительно повышает стоимость владения автомобилем в большинстве городов РФ и снижает мотивацию потенциальных владельцев автомобиля к его приобретению. При этом стоимость официальных парковочных мест в виде парковок и гаражей растет.

- В-третьих, существенное влияние на стоимость владения автомобилем оказывают расходы на топливо, стоимость которого за последнее время значительно выросла, особенно с повышением акциза на топливо в 2011 г.

Необходимо отметить также увеличение налога на владельцев транспортных средств, которое в некоторых регионах, вопреки заявлениям правительства о налогообложении обеспеченного класса дополнительными налогами на роскошь, в число которых входят автомобили представительского класса, ложится в основном на массовый сегмент автовладельцев – автомобили эконом-класса. Например, в Самарской области, в которой основная масса автомобильного парка которой – автомобили мощностью менее 100 л.с., уровень налога на владельцев транспортных средств по сравнению с другими регионами и Москвой (рис. 5) ниже уровня Москвы и находится на 2-м месте среди уровня регионов. Примечательно, что в Оренбургской и Свердловской области налог с владельцев данной категории транспортных средств был равен нулю (см. рис. 5).

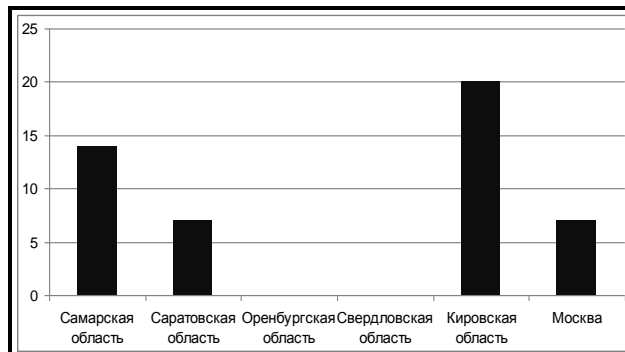


Рис. 5. Ставка транспортного налога в Самарском регионе, соседних областях и Москве в 2012 г. на автомобили мощностью менее 100 л.с., % [3, с. 1]

В соответствии с внесенными в закон Самарской области изменениями в 2013 г. повышение налога на владельцев транспортных средств мощностью менее 100 л.с. составит 14,3%, от 100 до 120 л.с. – 14,3%, а на владельцев самых мощных автомобилей, от 120 до 150 л.с., – 13,8%. При этом качество и пропускная способность дорог очень далека от нормальной, что подтверждается коллапсом дорожного сообщения на трассе М-10, Москва – Санкт-Петербург, в ноябре 2012 г.

Отсутствие нормального качества дорог, напряженный дорожный трафик также являются факторами, сдерживающими рост автомобильного парка в РФ.

Увеличение стоимости технического осмотра и технического обслуживания автомобилей, особенно для Москвы и Санкт-Петербурга, увеличение штрафов и страховых тарифов также снижают покупательную способность потенциальных покупателей автомобилей и препятствуют росту автомобильного парка в РФ.

Все эти проблемы привели к тому, что, по оценкам экспертов ПрайсвогтерхаусКуперс, совокупный объем расходов на владение автомобилем в РФ превышает аналогичный уровень для США и Великобритании [7, с. 1].

В такой ситуации достижения показателя «автомобилизации» в размере 400 автомобилей на одного человека, характерного для развитых стран бывшего социалистического лагеря, для российского общества является сложной задачей. Это подтверждает существующая тенденция к замедлению темпов роста российского рынка, которая началась в конце 2012 г. и продолжается до сих пор. После кризиса 2008-2009 гг. наблюдался рост продаж, а последние два года апрельские продажи превосходили мартовские примерно на 6%. В этом году традиционного апрельского подъема не наблюдалось: продажи превысили мартовские всего на 0,5%. В замедлении виновато в том числе и изменение покупательских предпочтений – российский рынок постепенно движется к западной модели, когда автомобили сами по себе уже не продаются – автопроизводителям и дилерам надо прикладывать усилия, чтобы привлечь покупателей. Однако высокая стоимость владения автомобилем также является сдерживающим фактором, влияющим на темпы роста российского автомобильного рынка.

Отсутствие стабильных темпов российского рынка может привести к срыву достижения целей и задач, отраженных в программе развития автомобильной промышленности до 2020 г., которая предусматривает производство силами российских автопроизводителей 3 745 тыс. автомобилей в год. При этом заявленный показатель не является экстраординарным для стран БРИК. Например, Китай в 2012 г. уже произвел более 15 млн. автомобилей, а Бразилия и Индия – 3,2 млн. и 2,6 млн. соответственно. А ведь в целях реализации программы развития автомобильной промышленности до 2020 г. были израсходованы значительные финансовые ресурсы, которые являются в том числе средствами налогоплательщиков. Эти средства были направлены на поддержку отечественных автопроизводителей во время кризиса и финансирования их инвестиционных программ. При отсутствии стабильного спроса израсходованные средства не принесут достаточной экономической и социальной выгоды.

Необходимо отметить, что совокупный потенциал российского рынка далеко не исчерпан, а максимальный показатель насыщения рынка определен уровнем автомобилизации США, который составляет 600-650 автомобилей на 1 чел., а с учетом огромной российской территории и протяженности российских дорог может быть значительно выше. В этом случае российский парк автомобилей составит 91,2 млн. транспортных средств. Таким образом, российским автопроизводителями совместно с зарубежными автоконcernами будет необходимо произвести около 70 млн. автомобилей. При средней цене автомобиля порядка 15 000 тыс. евро. – это 1 050 млрд. евро выручки, которая будет распределена между автопроизводителями и дилерами, вызовет соответствующий рост спроса

на услуги банков и страховых компаний, а также количество занятых в различных отраслях промышленности. Наличие автомобильного парка таких размеров в РФ создаст сферу деятельности для сопутствующего бизнеса, начиная от сервиса по техническому обслуживанию автомобилей, продажам запасных частей и расходных материалов, горюче-смазочных материалов (ГСМ). Как следствие, вырастут налоговые поступления в региональные и федеральные бюджеты, а массовая автомобилизация позволит реализовать новую мобильную концепцию российского гражданина, который может свободно путешествовать и передвигаться по огромной стране, создавая значительный внутренний спрос на туристические услуги и обеспечивая значительную мобильность рабочей силы. Наконец, спрос на сталь, пластики и другие сырьевые компоненты, необходимые для производства автомобилей, возможно, избавят экономику РФ от пресловутой экспортной зависимости и снимут РФ с «нефтяной иглы», создав мощную базу для платежеспособного внутреннего спроса.

Неужели великолепные перспективы развития российской автомобильной промышленности и российского автомобильного рынка разобьются об отсутствие парковочных мест, доступных кредитов и прочие внешние причины?

Ведь существующий в настоящее время сырьевой вариант развития экономики практически исчерпан и в дальнейшем, несмотря на значительную эффективность, достигнутую за счет общемирового роста цен на энергоносители и эффективному продвижению российского топливно-энергетического комплекса на мировом рынке российским правительством, не может являться локомотивом развития российской экономики.

По нашему мнению, для реализации амбициозной программы развития автомобильной промышленности и ее дальнейшего развития в соответствии со сценарием, описанным выше, необходимы консолидированные усилия государства и частного бизнеса, которые, по нашему мнению, должны заключаться в следующем.

1. Обеспечение доступных кредитов покупателям транспортных средств. При этом доступной должна быть не только процентная ставка как плата за кредит, но и сам кредит для большинства заемщиков, в том числе с неофициальными доходами. Субсидирование процентных ставок по автокредитам со стороны государства и автопроизводителей, контроль условий автокредитования со стороны Центрального банка РФ.
2. Снижение расходов владельцев на ГСМ путем фиксирования внутренних цен по формуле – средняя цена бензина в США – понижающий коэффициент. По нашему мнению, такая процедура ценообразования будет наиболее справедливой, так как закупаемое сырье поступает в США по более высокой цене с учетом значительного транспортного плеча. Дополнительными мерами по снижению стоимости ГСМ может стать развитие рынка газомоторного топлива, т.е. увеличения продаж сжатого природного газа (CNG) и сжиженного натурального газа (LNG).

Этот сценарий требует усилий как со стороны государства, так и со стороны газовых компаний. Также не стоит обходить вниманием вариант использования бензина и дизельного топлива с добавлением этанола и / или метанола. Это даст дополнительный стимул для развития сельского хозяйства и/или химической промышленности. Использование альтернативных моторных топлив окажет дополнительное естественное давление на топливный рынок, заставив топливные монополии обеспечить приемлемую цену на внутреннем рынке. Со стороны отечественных ав-

- топроизводителей должны быть приняты меры по снижению расхода ГСМ на 1 км пройденного пути, а также по обеспечению топливной гибкости автомобилей в использовании различных видов моторных топлив. Например, в США, Канаде и Бразилии выпускаются автомобили, в которых доля этанола в топливе может достигать до 90%.
3. Реализация федеральной программы строительства автомобильных дорог, повышения эффективности строительства дорог, улучшение соотношения цена / качество дорог, обеспечение бесплатных доступных парковок и стимулирования приобретения парковочных мест автовладельцами, реализация федеральных программ по строительству бесплатных парковок для транспортных средств, субсидирование строительства за счет бесплатного предоставления земельных участков, права аренды и прочее.
 4. Для снижения налоговых платежей возможно определение ставок налога на владельцев транспортных средств, исходя из среднего уровня доходов населения региона, в котором он взимается, учет специфических факторов (развитие дорожной инфраструктуры, качество дорог; развитие общественного транспорта и пр.). Фиксация и оптимизация других обязательных платежей (взносов, штрафов и прочее), формирование системы, нацеленной не на наказание, а на повышение культуры вождения и соблюдения правил дорожного движения (ГДД), в том числе со стороны сотрудников Дорожно-патрульной службы (ДПС).
 5. Оптимизация страховых взносов владельцев транспортных средств возможна путем усиления конкуренции за счет привлечения иностранных страховых компаний, а также увеличения скидок за безаварийную езду (система «бонус-малус»).

По нашему мнению, предложенные мероприятия обеспечат долгосрочный потенциал для роста автомобильного рынка и позволят выполнить амбициозные цели и задачи, поставленные в программе развития российской автомобильной промышленности до 2020 г. Это является достаточно актуальным, ведь на ее выполнение израсходованы значительные средства налогоплательщиков, в том числе на поддержку отечественных автопроизводителей, которые при отсутствии достаточного спроса на продукцию окажутся не в состоянии выполнить поставленные перед ними амбициозные планы, и будут ввергнуты в новый кризис. И дело может оказаться не только в качестве и цене продаваемых в РФ автомобилей, но и в банальном отсутствии возможности потенциальных покупателей парковать свой автомобиль в месте работы, учебы и в прочих, на первый взгляд мелких и незначительных проблемах. Ведь не секрет, что РФ необходим новый сценарий развития, и его успешная реализация будет зависеть от многих отраслей, в числе которых автомобилестроение будет играть значительную роль. Отсутствие внимания к сфере производства продуктов с высокой добавленной стоимостью и ориентация на экспорт сырья может заморозить РФ в состоянии, которое возможно охарактеризовать выражением «колосс на парафиновых ногах».

Литература

1. Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли. Февраль 2012 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ey.com/ru/ru>.
2. Автомобильный рынок России: результаты 2012 года и перспективы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/index.jhtml>.
3. Курилова А.А. Долгосрочный прогноз развития мировой автопромышленности [Текст] / А.А. Курилова // Вестник Волжского ун-та им. В.Н. Татищева. – 2011. – №24. – С. 259-266.
4. Курилов К.Ю. Прогнозы развития мировой автопромышленности [Текст] / К.Ю. Курилов // Междунар. науч. ж-л. – 2011. – №5. – С. 5-10.
5. Мировая автомобильная промышленность. Основные показатели [Электронный ресурс]. URL: <http://oica.net/category/production-statistics/>.
6. О повышении ставок транспортного налога [Электронный ресурс]. URL: <http://www.samru.ru/auto/gost/65840.html>.
7. Устойчивое развитие российского автомобильного рынка [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/index.jhtml>.

Ключевые слова

Автомобильная промышленность; отрасль по производству транспортных средств; динамика развития мировой автопромышленности; спрос на автомобили; прогноз развития российской автопромышленности; программа 2020.

*Курилов Кирилл Юрьевич;
Курилова Анастасия Александровна*

РЕЦЕНЗИЯ

Актуальность выбранной темы. Автомобилестроение является важной отраслью мировой российской экономики. В настоящее время наблюдается замедление продаж транспортных средств как во всем мире, так и в Российской Федерации. Российский рынок обладает значительным потенциалом, который определяется относительно низким уровнем автомобилизации российского общества. Вместе с тем, существуют значительные препятствия для роста автомобильного рынка, которые определяются не только соотношением цена / качество предлагаемых потребителям автомобилей, но и внешними факторами, такими как процентная ставка по кредиту, наличие парковок, ставка налога на владельцев транспортных средств и прочее. Влияние этих факторов таково, что они могут отрицательно повлиять на выполнение программы развития Открытого акционерного общества «АвтоВАЗ» до 2020 г. Устранение этих факторов позволит обеспечить долгосрочный потенциал развития российского автомобильного рынка. Поэтому оценка динамики развития мирового и автомобильного рынка, а также определение мер по нейтрализации негативных факторов является актуальным.

Степень разработки темы. На основе данных Международной организации производителей автомобилей, «ПрайвотерхаусКуперс», «Эрнст энд Янг» проведена оценка текущей динамики развития мирового автомобилестроения. Определены основные факторы, влияющие на дальнейшее развитие российского автомобильного рынка. По результатам анализа даны конкретные предложения по снижению влияния определенных негативных факторов на российский автомобильный рынок.

Научная новизна. К научной новизне следует отнести предложенный авторами механизм прогнозирования будущего кризиса продаж на автомобильном рынке на основе данных о перепроизводстве продукции.

Полнота раскрытия проблемы. Проблема соответствия организационной структуры текущей стадии экономического цикла рассмотрена с оригинальной точки зрения. Заслуживает внимание предположенный авторами алгоритм оптимизации структуры управления. Выводы и предложения, изложенные в работе актуальны.

Результаты теоретико-практической апробации. Сформированные предложения по прогнозированию кризиса продаж автомобилестроительного предприятия на основе данных о перепроизводстве продукции. Определен потенциальный объем автомобильного рынка РФ. Сформированы мероприятия по преодолению негативных тенденций в развитии российского автомобильного рынка.

Наличие четких выводов. В работе присутствуют четко мотивированные и обоснованные выводы, полученные на основе передовых подходов к формированию и оптимизации структуры управления организацией.

Использование теоретико-методологического и информационного базиса исследования. В качестве теоретико-методологического базиса исследования были использованы исследования «ПрайвотерхаусКуперс», «Эрнст энд Янг» и Международной организации производителей автомобилей.

Качество оформления работы. Работа представляет собой целостное завершённое исследование с четкой логикой и обоснования выводов. Полученные результаты подтверждены обоснованными выводами и не противоречат существующей методологии исследования.

Недостатки, имеющиеся в работе. Автору следовало бы оценить эффект от предлагаемых мероприятий в количественном выражении, например в количестве транспортных средств, которые могли бы быть проданы после реализации мероприятий.

Вывод о возможности допуска рукописи к публикации. Рецензируемая статья отвечает требованиям, предъявляемым к научным публикациям, и может быть рекомендована к открытой публикации.

Аюлов А.А., д.э.н., проф., зав. кафедрой «Государственные и муниципальные финансы» ФГАОУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет»