

Основные тенденции развития автомобильного рынка России: сравнительный анализ с ведущими странами мира

The main trends in the development of the Russian automobile market: comparative analysis with the leading countries of the world

Мурин Б.А.

студент магистратуры, ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им.

Г.В. Плеханова»

e-mail: boris.murin.1996@gmail.com

Murin B.A.

Master's Degree Student, Plekhanov Russian University of Economics

e-mail: boris.murin.1996@gmail.com

Аннотация

В статье рассматривается анализ текущего состояния автомобильного рынка Российской Федерации и ведущих стран Европейского союза, а также прогноз его развития. При проведении исследования применялись методы сравнительного, статистического анализа.

Ключевые слова: автомобильный рынок, продажи, объем, прогноз, тенденции, Россия, Европейский союз.

Abstract

The article analyzes the current state of the automotive market of the Russian Federation and the leading countries of the European Union, as well as the forecast for its development. The methods of comparative and statistical analysis were used in the study.

Keywords: automobile market, sales, volume, forecast, tendencies, Russia, European Union.

На современном этапе автомобильный рынок является одним из основных секторов экономики Российской Федерации. В 2018 г. отечественный рынок легковых и легких коммерческих автомобилей показал рост, его основными причинами стали отложенный спрос и сохранение нескольких программ государственной поддержки. Дополнительными факторами стали повышенный спрос из-за ожидания роста ставки НДС, цен на автомобили в 2019 г. При этом российский рынок сохраняет долгосрочный потенциал роста [1], что обусловлено более низкой плотностью автомобильного парка по сравнению с некоторыми западными, в том числе европейскими, странами.

Однако следует отметить, что, несмотря на последовательный рост мировых продаж легковых и легких коммерческих автомобилей в течение последних 8 лет, в 2018 г. продажи снизились и составили в целом 95 млн единиц. Согласно оценке, сокращение рынка объясняется, прежде всего, такими факторами, как: 1) сокращение объема продаж в регионе Азии (как ключевой фактор – падение продаж в Китае); 2) продолжающееся снижение продаж в странах Северной Америки (в Мексике, Канаде); 3) замедление темпов роста в Европе в связи с неопределенностью условий выхода Великобритании из Европейского союза (ЕС); 4) снижение продаж на Ближнем Востоке из-за падения спроса на трех крупнейших рынках региона (Иран, Турция, Саудовская Аравия).

При этом точками роста продаж сейчас являются страны БРИКС. После кризисного периода в 2016 г. автомобильные рынки Бразилии и России в 2018 г. продолжили восстанавливаться и показали рост.

Что касается стран ЕС, то в совокупности они считаются третьим регионом в мире по объему продаж автомобилей. Однако в 2018 г. основные рынки региона показали

разнонаправленную динамику: Германия, Испания и Франция показали рост, но объемы продаж в Италии и Великобритании незначительно сократились (причинами стали снижение деловой активности, замедление экономического роста, неясность по условиям выхода Великобритании из крупнейшего интеграционного сообщества [1; 4; 5; 6; 7; 11].

Экспертные оценки движения мировых продаж легковых и легких коммерческих автомобилей на 2019 г. различны, предполагают незначительный рост до 95,7 млн единиц. Из крупных автомобильных рынков наибольшее оживление ожидают в Индии (от 7 до 9%) и Бразилии (около 10%). На других рынках азиатских стран рост менее заметен (1–2%). Предполагаемые объемы продаж автомобилей в Европе ожидаются на уровне 2018 г.

Несмотря на продление санкций, *автомобильный рынок в России* по итогам 2018 г. занял *одиннадцатое* место в мире и *пятое* среди европейских стран.

Но в сравнении с западными странами отечественный рынок обладает значительным потенциалом роста, фундаментальными драйверами которого являются низкая плотность автомобильного парка и его изношенность. По результатам 2018 г. количество легковых автомобилей в России на 1000 человек взрослого населения составило 371 единиц, что существенно ниже показателей в Западной Европе (642 единицы) и Северной Америке (928 единиц). В прошлом году средний возраст легковых и легких коммерческих автомобилей в России превысил 13 лет, в то время как в странах Западной Европы этот показатель держится на уровне девяти лет. Так же необходимо отметить растущую долю продаж автомобилей в кредит, которая по итогам года составила 48%. Однако данное значение ниже аналогичных показателей стран Европы, где в среднем два из трех автомобилей покупаются в кредит.

На современном этапе Российская Федерация довольно активно участвует так же в международной торговле автомобилями различного класса и назначения.

Так, за 2012–2018 гг. вывоз автотехники из России показывал волнообразную траекторию. Если в 2012 г. экспорт составил 4,647 млрд долл. США, 2013 г. 4,822 млрд долл. США, то с введением санкционных мер стал сокращаться, до 3,247 млрд долл. США в 2014 г., 2,564 млрд долл. США в 2016 г. После повышения стоимости вывоза в 2017 г. до 3,435 млрд долл. США в 2018 г. наметилось ее понижение до 3,151 млрд долл. США. Основными странами-импортерами российской автотехники в 2018 г. стали Беларусь (832,8 млн долл. США), Казахстан (826,7 млн долл.), Алжир (250,3 млн долл.), Узбекистан (161,0 млн долл.), Вьетнам (132,7 млн долл. США).

На этом этапе ввоз в РФ автотехники (автомобилей, комплектующих и запчастей) показывал сначала снижение стоимостных объемов с 44,6 млрд долл. США в 2012 г. до 15,4 млрд долл. США в 2015 г. После этого наметилась тенденция к их возрастанию с 15,7 млрд долл. США в 2016 г. до 23,6 млрд долл. США в 2018 г. Основными поставщиками в 2018 г. выступали Япония (4,157 млрд долл. США), Германия (3,796 млрд долл.), Республика Корея (2,002 млрд долл.), Китай (1,863 млрд долл.), США (1,719 млрд долл.), Беларусь (1,666 млрд долл.), Словакия (1,176 млрд долл. США) [8; 9; 10].

Рассмотрение ключевых тенденций развития отрасли позволяет отметить, что к одной из основных относится возрастающий спрос на электромобили. Снижение стоимости электрических батарей, ужесточение экологических норм и государственная поддержка заметно повысят рост спроса на инновационные модели во всех странах мира. В ближайшие десять лет Китай, ЕС и США станут ключевыми рынками продаж в этом сегменте. Влияние цифровых технологий на покупку автомобиля долгое время оставалось ограниченным и получило распространение лишь в последние годы, т.е. намечается переход на выбор автомобиля с использованием Интернета, без посещения дилерских центров. Растет значимость таких факторов как удобство покупки, возможность осуществить конфигурацию и заказ в Интернете, наличие широкой линейки дополнительных опций.

Несмотря на то, что многие предпочитают пользоваться персональным автомобилем, набирает обороты система каршеринга, что, по оценкам, выгоднее, чем иметь собственный автомобиль. Причем рост этого сектора приходится на крупные города, жители которых

стремятся экономить время, снижать транспортные расходы. Ожидается, что среднегодовой рост рынка каршеринга достигнет 25% [3].

Помимо этого, автопроизводители начали активно разрабатывать технологии для создания беспилотных автомобилей. Тем не менее сильно повлиять на автомобильный рынок подобные технологии не должны по причинам неподготовленности транспортной инфраструктуры, неопределенности государственного регулирования, наличия значимых инженерных проблем, высокой стоимости автономного автомобиля.

Таким образом, можно подвести некоторые итоги. Страны с развитой экономикой занимают больший удельный вес во многих секторах мирового хозяйства, включая автомобилестроение. В последние годы такими лидерами традиционно являются Германия, Франция и США, но азиатский регион так же приближается к высоким позициям. Что касается России, то она в целом имеет хорошие шансы на повышение своей позиции в общем рейтинге, а среди экономических факторов, которые могут повлиять негативно в будущем на автомобильный рынок РФ [2], можно выделить состояние внешней рыночной конъюнктуры (геополитические риски), динамику цен на нефть и обменного курса рубля, а также риск введения новых санкционных мер.

Литература

1. Автомобильный рынок России и СНГ. Статья - Режим доступа: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-automotive-sector-overview-2019-rus/\\$FILE/ey-automotive-sector-overview-2019-rus.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-automotive-sector-overview-2019-rus/$FILE/ey-automotive-sector-overview-2019-rus.pdf)
2. АвтоБизнесРевю. Журнал | Свой среди профессионалов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://abreview.ru/stat/acea/countries/> (дата обращения: 20.11.2019).
3. АвтоБизнесРевю. Журнал | Свой среди профессионалов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://abreview.ru/stat/aeb/> (дата обращения: 21.11.2019).
4. *Гладков И.С.* Внешняя торговля Европейского союза в зеркале международной статистики // Экономические и социально-гуманитарные исследования. – 2019. – № 3 (23). – С. 22–29.
5. *Гладков И.С.* Международная товарная торговля в 2018: перемены в группе лидеров (успехи и неудачи) // Власть. – 2019. – Т. 27. – № 2. – С. 88–92.
6. *Гладков И.С.* Международная торговля на перепутье: актуальные тренды // Международная экономика. – 2019. – № 4. – С. 6–14.
7. *Гладков И.С.* Международная товарная торговля: тренды и итоги 2016 г. // Власть. – 2017. – Т. 25. – № 5. – С. 91–97.
8. *Гладков И.С.* Внешняя торговля России в 2018 г.: подъем продолжается // Международная торговля и торговая политика. – 2019. – № 1 (17). – С. 60–71.
9. *Гладков И.С.* Внешнеторговые связи Европейского союза и России в контексте мировой торговли: тренды 2017 г // Журнал экономических исследований. – 2018. – Т. 4. – № 4. – С. 28–41.
10. <https://www.unctadstat.unctad.org> (accessed 20.11.2019.)
11. Eurostat. <http://ec.europa.eu/eurostat/> (Last update of data: 20/11/2019)