



УДК 338.012

А.В. Макаренко**СОСТОЯНИЕ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ
РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РОССИИ****A.V. Makarenko****CURRENT STATE AND DEVELOPMENT TRENDS
OF RUSSIAN AUTOMOTIVE MARKET**

Рассмотрено состояние отечественного рынка легковых автомобилей. Предложены механизмы развития стратегии производства и стимулирования спроса внутри страны.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ; ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ; СТИМУЛИРОВАНИЕ СПРОСА; ЦЕНА АВТОМОБИЛЯ; НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ.

In the article author analyzes current state of domestic automotive market and suggests ways of manufacturing strategy development and inner demand stimulation.

CAR MANUFACTURING; STATE-OF-THE-ART TECHNOLOGIES; DEMAND STIMULATION; CAR PRICE; «PEOPLE'S» CAR.

Развитие мировой экономики в последние годы характеризуется большими и малыми циклическими кризисами, как и предсказывали Н.А. Кондратьев и другие эксперты [1, 2]. Не обходят они и экономику России. Например, по итогам 2013 г. рост ВВП страны значительно снизился и составил всего 1,3 % в год [3]. Несмотря на повышение темпов экономического роста, после финансового кризиса 2008–2010 гг. также вырос внутренний долг до уровня 9 % от ВВП. Даже в условиях высоких мировых цен на нефть и увеличения объемов ее экспорта Правительство РФ вынуждено сокращать отдельные статьи бюджета на 2014 г., в том числе носящие социальный характер: на здравоохранение, образование и др. Правительство страны предпринимает меры по ускорению развития промышленности, сельскохозяйственного производства, инноваций и повышению производительности труда. В частности, представлена к рассмотрению государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». Особый интерес представляет ее подпрограмма, направленная на развитие автомобильной промышленности, которая сегодня может стать одним из наиболее реальных направлений развития страны в кризисный

и посткризисный период. В частности, особое внимание следует уделить развитию рынка легковых автомобилей, где страна не достигла высокой конкурентоспособности. Из приведенной таблицы следует, что в перспективе предполагается увеличение производства легковых автомобилей в два раза, а обеспеченности населения автомобилями – на 50 %. Однако и в планируемой перспективе обеспеченность жителей России автомобилями будет ниже среднеевропейской, что снижает их мобильность в условиях постоянно меняющейся окружающей среды и ограничивает возможности экономического развития регионов страны.

Сегодня в развитых европейских странах уровень обеспеченности населения автомобилями составляет в среднем более 400 ед. на 1000 человек, а в 2010 г. в таких странах, как Германия, Швейцария, Финляндия, Австрия он составил свыше 500 автомобилей, а в Италии и Люксембурге – свыше 600 автомобилей на 1 тыс. человек. Абсолютным лидером является Лихтенштейн, где на 1000 жителей приходится 750 автомобилей [5].

В мировой истории наблюдались случаи, когда эффективное развитие автомобильной промышленности позволяло странам также в кратчайшие сроки выйти на мировой уровень

Целевые показатели развития автомобильной отрасли России [4]

Показатели	Год									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Объем производства легковых автомобилей, тыс. ед.	1646	1841	1964	2093	2235	2397	2690	2907	3048	3150
Количество легковых автомобилей на 1 тыс. чел., ед.	236	244	258	280	303	323	339	350	358	363

технологического развития. В качестве примера можно привести развитие промышленности ФРГ в послевоенный период. Благодаря плану Маршалла, страна получила большие средства и направила значительную их часть на развитие автопрома путем сдерживания цен на металл в целях снижения себестоимости производства автомобилей. Благодаря этому, автомобильная промышленность Германии в короткие сроки восстановилась и вышла на мировой уровень. Она стала локомотивом для развития всей экономики страны и в настоящее время обеспечивает высокие темпы роста национальной экономики посредством производства более совершенных автомобилей, использующих современные интеллектуальные системы управления.

В России, наоборот, до настоящего времени не ограничивается рост цен естественных монополий, что, как следствие, приводит к неконкурентоспособности отечественной

автомобильной промышленности на мировых рынках из-за высокой себестоимости ее конечной продукции. Отрицательным фактором является низкая производительность труда, в том числе и в автомобильной промышленности. Например, на заводе АвтоВАЗ в 2012 г. выпуск автомобилей на одного работника составил около девяти автомобилей в год (для сравнения, у компании Toyota Motors аналогичный показатель составил 22 автомобиля, у Hyundai Motors – 25 автомобилей) [6].

Объемы продаж легковых автомобилей на отечественном рынке распределены по годам довольно неравномерно (рис. 1) [7]. Однако объемы продаж дорогих автомобилей практически стабильны. Наиболее чувствительна как к кризисным явлениям в экономике, так и к периодам роста динамика продаж относительно недорогих автомобилей. В то же время наблюдается тенденция к сокращению объемов производства отечественных легковых автомобилей.

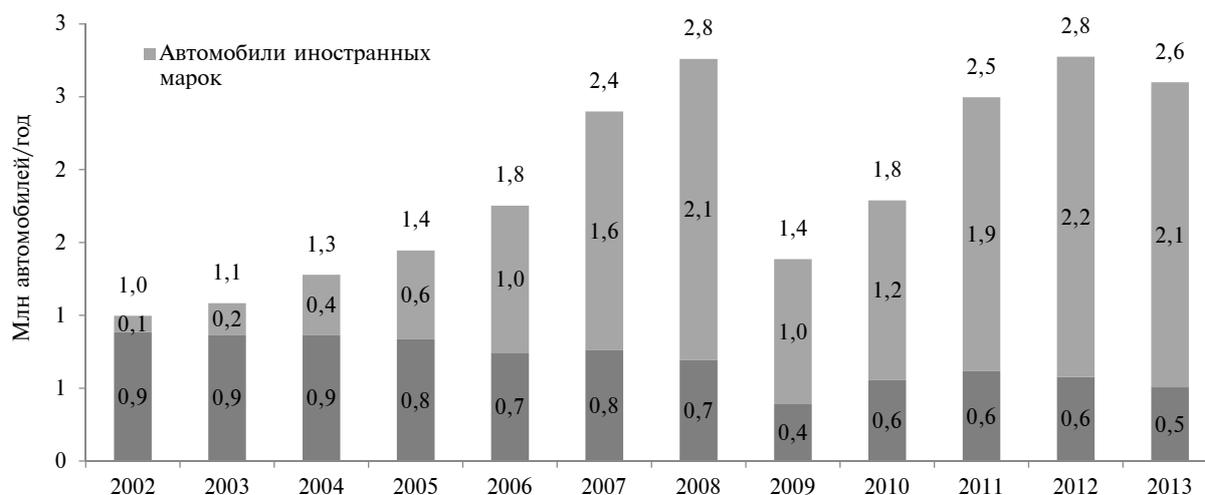


Рис. 1. Продажи легковых автомобилей на отечественном рынке

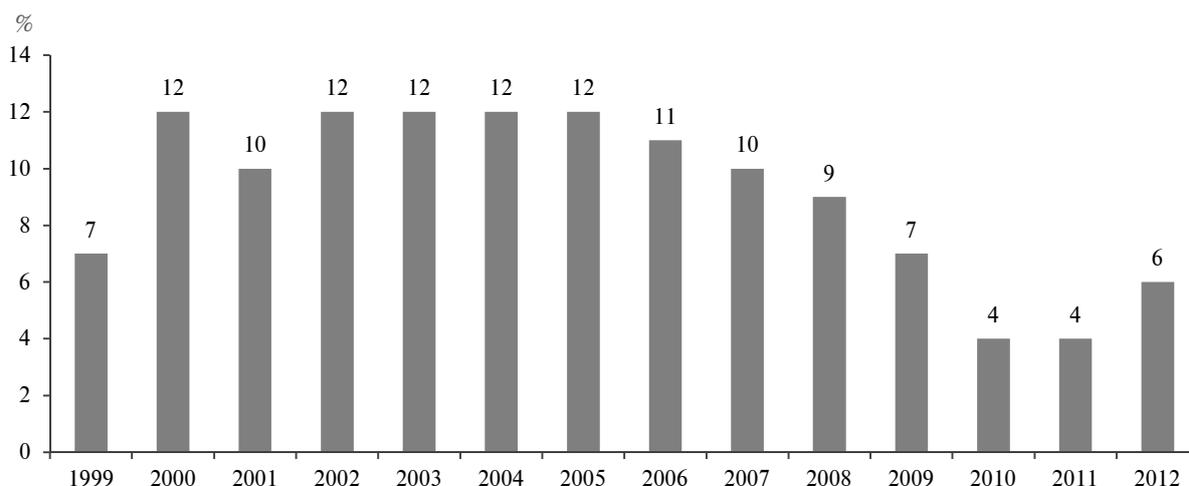


Рис. 2. Доля экспорта легковых автомобилей от общего производства

Также сегодня ограничена возможность экспорта отечественных автомобилей и в страны СНГ. Начиная с 2009 г. доля экспорта отечественных автомобилей значительно сократилась: если за период с 1999 г. по 2008 г. средняя доля экспорта составляла в среднем порядка 10,5 %, то с 2009 по 2012 г. — всего 5 % (рис. 2) [9]. В 2011 г. экспорт автомобилей в страны СНГ составил свыше 76 тыс. ед., из которых порядка 40 тыс. ед. приходилось на одну Украину. В связи с экономическим кризисом в этой стране следует ожидать существенного сокращения экспорта в 2014 г. Экспорт в другие зарубежные страны в том же году не превысил 7 тыс. ед. [5].

При существующем качестве производимых отечественных автомобилей увеличение объемов экспорта может быть достигнуто лишь посредством снижения цен. Для полноценной конкуренции российской автомобильной промышленности, даже на рынках стран СНГ, необходимо, в первую очередь, повышать качественные характеристики производимых автомобилей, а для этого необходимо уделять больше внимания использованию новых инновационных технологий в отечественной автомобильной промышленности. Успешная инновационная деятельность автомобильной отрасли может дать существенный толчок развитию национальной экономики в целом, так как согласно статистике одно рабочее место в автомобильном производстве создает 10 рабочих мест в смежных отраслях [8]. В связи с от-

сутствием перспективы для существенного увеличения доли экспорта увеличение продаж отечественных легковых автомобилей может обеспечиваться спросом внутреннего рынка. Однако в обоих случаях необходима всесторонняя поддержка российских автомобильных компаний со стороны государства.

Как показывает зарубежный опыт, существенного 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.

Однако в значительной степени 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 АвтоВАЗа на внутреннем рынке (не менее 25 %) [8]. 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 % [10]. 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. Данные 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) [8].

Сегодня в крупных корпорациях разрабатываются автомобили, как правило, на одной и той же платформе (силовая структура кузова, двигателя, коробка передач, общая архитектура подвески, рулевое управление), ориентированные на разные группы рынков: с развитой дорожной сетью (Северная Америка, Европа) и развивающиеся страны (БРИКС). Например, корпорация General Motors на одной и той же платформе разработала Chevrolet Aveo для первой группы рынков и Chevrolet Cobalt для второй. В случае Chevrolet Aveo упор делается на безопасность, динамичность и комфорт, Chevrolet Cobalt, уступая по вышеперечисленным характеристикам, превосходит по проходимости, ремонтпригодности, надежности, вместимости. По результатам тестов на надежность в условиях, имитирующих среднероссийские, Chevrolet Aveo показал средние результаты, а Chevrolet Cobalt стал лидером среди всех тестируемых автомобилей. Представляется целесообразным применять подобные подходы и к российским автомобилям, когда на одной и той же платформе

следует производить автомобили как для хороших дорог, так и для сельских грунтовых, экономя при этом ресурсы и достигая более высокой производительности труда. Следует подумать и о разработке отечественного «народного» автомобиля, который обладал бы следующими качествами: высокой надежностью, долговечностью, ремонтпригодностью при недостаточном развитии сервисной сети, приемлемой ценой, а также возможностью использования, при соответствующей грузоподъемности, на предприятиях малого и среднего бизнеса. По мере роста уровня жизни населения потребность в таком автомобиле будет постоянно возрастать.

Мировая автомобильная промышленность сегодня успешно развивается, создавая все более новые модели для различных слоев общества. Прослеживается тенденция к экономии затрат по содержанию автомобиля, так как за последние 20 лет цена автомобиля в среднем возросла на 100 %, а доходы населения – на 50 % [8], что может отразиться на спросе автомобилей в будущем, если не будут предприняты соответствующие меры по повышению их качества или по снижению затрат на их производство.

Добиться производства отечественных автомобилей с более низкой себестоимостью при сопоставимом с иностранными производителями качестве в ближайшее время можно только за счет инновационного развития отечественных автомобильных компаний.

В начале XXI в. крупные автомобильные корпорации стали менять стратегию поведения на рынках развивающихся стран. Вместо производства устаревших моделей, продажи которых в развитых странах прекратились уже 20–30 лет назад, корпорации стали разрабатывать автомобили, изначально ориентированные на развивающиеся страны с плохими дорогами, сервисом и топливом, т. е. для условий, в которых традиционно сильны российские автомобили. В частности, на рынки были выведены такие автомобили, как Renault/Dacia Logan, Chevrolet Cobalt/Onix и др., способные конкурировать с российскими автомобилями на плохих дорогах. В последнее время обостряется конкуренция в нижнем ценовом диапазоне среди отечественных автомобилей. Так, по итогам 2013 г., импорт автомобилей из Китая вырос

на 25 % при общем падении производства отечественных на 25,3 % [10].

В этих условиях судьба отечественного автопрома будет, в первую очередь, зависеть от того, насколько автомобильные компании будут разрабатывать конкурентные стратегии выхода их продукции на зарубежные рынки, а также учитывать реальные условия их спроса и эксплуатации в конкретных российских условиях.

Следует иметь в виду, что спрос на легковые автомобили в существенной степени зависит от уровня доходов населения, который в настоящее время в стране является недостаточным (рис. 3) [5].

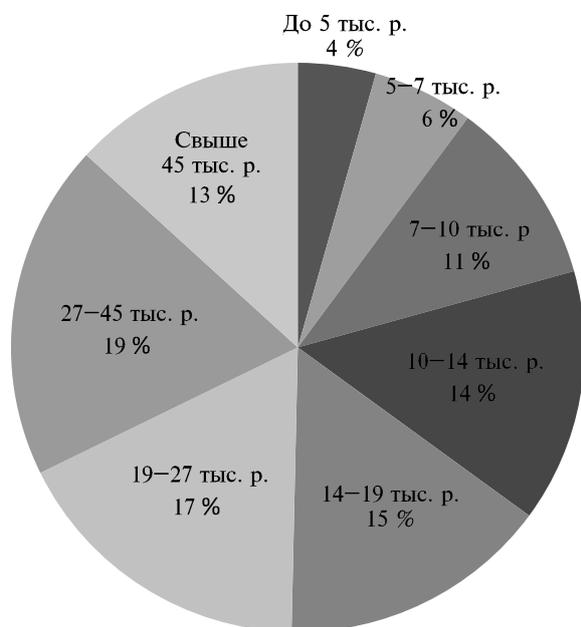


Рис. 3. Распределение населения России по величине среднедушевых денежных доходов

Так, для 50 % населения с уровнем дохода менее 19 тыс. р. в месяц покупка и содержание нового автомобиля будет весьма затруднительной. Необходимо учитывать, что расходы на питание в 2011 г. составили в среднем 29,5 %, на одежду и обувь – 10,1 %, на оплату жилищно-коммунальных услуг – 11,4 % [5]. Подобные расходы существенно снижают возможность покупки автомобилей. Как показывает практика, распределение доходов в странах между богатыми и бедными стратами населения, измеряемое коэффициентом Джини, в западных странах постепен-

но сокращается, а в России, наоборот, расширяется (рис. 4) [11].

Краткосрочная поддержка автомобильной промышленности со стороны правительства в западных странах оказалась эффективной, благодаря высокому уровню жизни населения. Например, в настоящее время президент США добивается увеличения минимальной оплаты труда до 10,1 долл./ч. Таким образом, будет укреплен и без того мощный внутренний рынок – основа благополучия страны в условиях мирового кризиса. В России же рост доходов происходит преимущественно в более богатых слоях населения (см. рис. 4), что не способствует повышению уровня доходов средних слоев населения страны, обеспечивающих высокий спрос на автомобили.

Для устойчивого развития страны необходимо повышение жизненного уровня, в первую очередь, трудоспособного населения страны. Наиболее привлекательны, в данном случае, слои населения с месячным доходом свыше 19 тыс. р. Поэтому для успешного развития отечественного автопрома необходимо наряду с решением технического и технологического вопросов решить, в первую очередь, проблему увеличения доходов (а также обеспечения рабочими местами) группы населения с уровнем дохода от 14 тыс. р./мес. Развитие автомобильной промышленности, в свою очередь, позволит повысить уровень доходов населения страны, во-первых, за счет увеличения рабочих мест в самой автомобильной промышленности, а во-вторых, их увеличения в смежных с ней отраслях и сферах народного хозяйства, в которых, как указывалось выше, дополнительно создается значительное количество рабочих мест.

Таким образом, в настоящее время обеспеченность населения России автомобилями в среднем на одного жителя существенно уступает таковой в развитых странах мира. Обладая невысокой ценой и низким качеством, по сравнению с зарубежными аналогами, автомобили отечественного производства неконкурентоспособны не только на рынках стран СНГ, но и зарубежных рынках других стран. Основным рынком продажи для отечественных автомобилей является внутренний рынок страны, однако спрос на

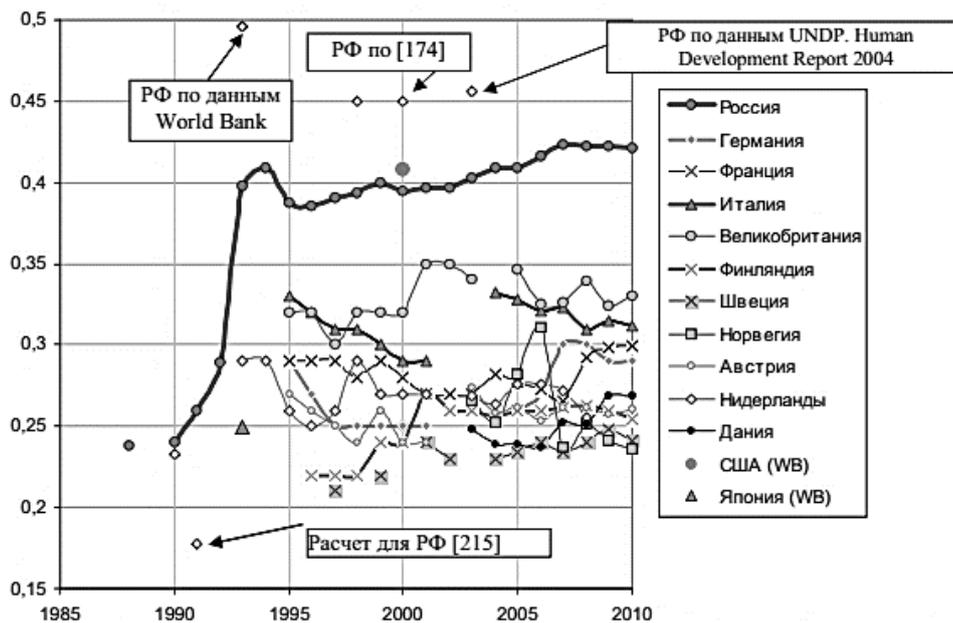


Рис. 4. Коэффициент Джини по различным странам

нем ограничивается невысокими доходами основной части работающего населения.

Для повышения качественных характеристик отечественных автомобилей необходима новая стратегия развития автомобильной отрасли страны, включающая предлагаемые направления стимулирования спроса

на отечественные автомобили и меры государственной поддержки.

Предложенная идея разработки и реализации производства так называемого «народного» автомобиля отвечает реальным национальным условиям его спроса и эксплуатации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Глазьев С.Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития. М.: Владар, 1993. 192 с.
2. Тауш А. Геостратегические соображения по поводу циклов Кондратьева, глобализации и войн // Мировая экономика и международные отношения. 2012. № 10. С. 105–114.
3. Рост ВВП России в 2013 г. составил 1,3 %. INTERFAX.RU: ежеднев. интернет-изд. 2014. 31 янв. URL: <http://www.interfax.ru/business/txt/355147> (дата обращения: 05.02.2014).
4. Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» / Министерство промышленности и торговли Российской Федерации. М., 2013. 44 с.
5. Статистический ежегодник 2012 / Росстат. М., 2013. 186 с. 716 с.
6. Годовой отчет ОАО «АвтоВаз» за 2012 г. : офиц. сайт ОАО «АвтоВаз». 2013. 29 мая. Системные требования: Adobe Acrobat Reader. URL: <http://www.avtovaz.ru/index.php?id=186> (дата обращения: 01.02.2014)
7. Прогноз развития автомобильного рынка России до 2030 г. / Служба вице-президента по продажам и маркетингу ОАО «АвтоВаз». М., 2013. 4 с.
8. Кондратьев В.Б. Автопром: Кризис и инновации // Мировая экономика и международные отношения. 2011. № 3. С. 12–21.
9. Единая межведомственная информационно-статистическая система / Росстат, интерактивная база данных. URL: <http://www.fedstat.ru/indicators/start.do> (дата обращения: 01.02.2014).
10. Моржаретто И.А. Отложенный спрос // За рулем. 2014. № 3. 14 с.
11. Статистическая служба Всемирного банка / Всемирный банк, интерактивная база данных. URL: <http://data.worldbank.org> (дата обращения: 01.02.2014).

REFERENCES

1. **Glaziev S.Ju.** Theory of long-term technical-economic development. M.: Vldar, 1993. 192 p. (rus)
2. **Taysh A.** Geostrategic remarks regarding Kondratiev cycles, globalization and wars. *Global economy and international affairs*, 2012, no. 10, pp. 105–114. (rus)
3. Russia GDP growth to be 1.3 % in 2013. URL: <http://www.interfax.ru/business/txt/355147> (accessed Feb 05, 2014). (rus)
4. State program of Russian Federation «Manufacturing development and increasing of its competitive advantages». Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation. Moscow, 2013. 44 p. (rus)
5. Statistic yearbook 2012. Rosstat. M., 2013. 186 p., 716 p. (rus)
6. OAO «AvtoVaz» 2012 annual report. AvtoVaz official web-site. URL: <http://www.avtoVaz.ru/index.php?id=186> (accessed Feb 01, 2014). (rus)
7. Forecast of Russian automotive market development until 2030. Sales and marketing service of OAO «AvtoVaz», Moscow, 2013. 4 p. (rus)
8. **Kondratiev V.B.** Automotive industry: Crisis and innovations. *Global economy and international affairs*, 2011, no. 3 pp. 12–21. (rus)
9. Joint national statistics database. Rostat interactive database. URL: <http://www.fedstat.ru/indicators/start.do> (accessed Feb 01, 2014). (rus)
10. **Morgaretto I.A.** Delayed demand. *Za rulem*, 2014, no. 3. 14 p. (rus)
11. World Bank statistics. World Bank interactive database. URL: <http://data.worldbank.org> (accessed Feb 01, 2014). (rus)

МАКАРЕНКО Алексей Владимирович – аспирант кафедры «Международные экономические отношения» Международной высшей школы управления Санкт-Петербургского государственного политехнического университета.

195251, ул. Политехническая, д. 29, Санкт-Петербург, Россия. E-mail: lxmakarenko@gmail.com

MAKARENKO Aleksei V. – St. Petersburg State Polytechnical University.

195251. Politechnicheskaya str. 29 St. Petersburg, Russia. E-mail: lxmakarenko@gmail.com
