

УДК 685.5

Т.Е. Панова

ВЛИЯНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА

Аннотация. Представлена динамика продаж новых автомобилей в России за последние десять лет. Выделены этапы подъема и спада автомобильного рынка. Рассмотрены экономические факторы, влияющие на развитие национального автомобильного рынка. Прослежена взаимосвязь развития автомобильного рынка и изменений в экономике России.

Ключевые слова: тенденции развития, автомобильный рынок, динамика продаж, инфляция, девальвация, цена на нефть.

Tatyana Panova

THE INFLUENCE OF ECONOMIC FACTORS ON THE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL AUTOMOTIVE MARKET

Annotation. The sales dynamic of new cars in Russia over the last ten years is presented. The stages of growth and decline of the automotive market are allocated. The economic factors influencing the development of the national automotive market are considered. The correlation of the automotive market and alterations in the Russian economy is tracked.

Keywords: trends of development, automobile market, sales dynamic, inflation, devaluation, oil price.

Исследование проблем развития автомобильного рынка в условиях текущего кризиса (стагнации экономики) имеет значительный практический и научный интерес, принимая во внимание роль автомобильной отрасли для экономики России и необходимость в усилении конкуренции на мировом рынке. В связи с этим особое значение принимает всеобъемлющий анализ тенденций развития российского автомобильного рынка во взаимосвязи с влиянием на него экономических факторов.

Рассмотрим динамику продаж новых автомобилей за 2010–2015 г. (см. рис. 1). После кризисного 2009 г. с объемом продаж 1347,076 тыс. автомобилей, в том числе 959,765 тыс. автомобилей иностранных брендов и 387,311 тыс. автомобилей отечественных брендов, в 2010 г. наблюдался рост продаж новых автомобилей на 30,2 % – 1754,241 тыс. шт. (571,751 тыс. шт. – отечественные бренды, 1182,49 тыс. шт. – зарубежные бренды).

Восстановление рынка в 2010 г. повлекло положительную динамику и в 2011–2012 гг. Небольшим и монобрендовым дилерам во время финансового кризиса 2008–2009 гг. пришлось уйти с рынка. Поэтому в 2010–2012 г. более сильные участники рынка смогли укрепиться и увеличить долю рынка за счет ушедших дилеров. Так, в 2011 г. объем продаж новых автомобилей значительно увеличился на 39,3 % по сравнению с 2010 г. и составил 2443,258 тыс. шт., в том числе 1815,184 тыс. шт. зарубежных брендов, 628,074 тыс. шт. отечественных брендов. Позитивное влияние оказало также программа утилизации, закрепление рубля, снижение безработицы, рост экономики в целом [4].

В 2012 г. автомобильный рынок вернулся к докризисному уровню, показав 11,4 % роста продаж – 2720,973 тыс. шт., в том числе 2139,942 тыс. шт. зарубежных брендов, 581,031 тыс. шт. отечественных брендов. В 2013 г. началось снижение рынка. По сравнению с 2012 г. продажи составили 2579,331 тыс. шт., в том числе 2098,471 тыс. шт. зарубежных брендов, 480,86 тыс. шт. отечественных брендов, динамика рынка составила минус 5,2 %. Падение рынка продолжилось и в 2014 г. Объем продаж сократился на 10,2 % и составил 2317,494 тыс. шт., в том числе 1906,555 тыс. шт. зарубежных брендов, 410,939 тыс. шт. отечественных брендов. Начавшийся в 2013 г. спад рынка набирает обороты в 2014 и 2015 гг. В 2015 г. объем рынка составил 1485,404 тыс. шт., в том числе 1194,003 тыс. шт.

зарубежных брендов, 291,401 тыс. шт. отечественных брендов. Падение рынка показало минус 36 % по сравнению с 2014 г., но оно оказалось не столь глубоким, как в 2009 г. – на 50 %. Во-первых, отрасль была уже готова к таким потрясениям, пережив 2009 г. Во-вторых, в 2015 г. оказывалась мощная государственная поддержка автомобильного рынка – было выделено 43,3 млрд руб. Средства были направлены на несколько программ: на поддержку утилизации и трейд-ин (22,5 млрд руб.), льготного автокредитования (5 млрд руб.) и льготного авто лизинга (1,5 млрд руб.), а также субсидирования закупок регионами газомоторной техники (3 млрд руб.) и машин для органов власти (11,3 млрд руб.) [4].



Рис. 1. Продажи новых автомобилей в России за 2010–2015 гг., шт. [6]

Эксперты прогнозируют падение автомобильного рынка в 2016 г. на 20–25 %, что может составить 1,1–1,2 млн штук автомобилей [1]. Причиной такого скачкообразного развития автомобильного рынка, безусловно, является негативная ситуация в экономике. Рассмотрим влияние экономических факторов на продажи автомобилей (см. рис. 2).

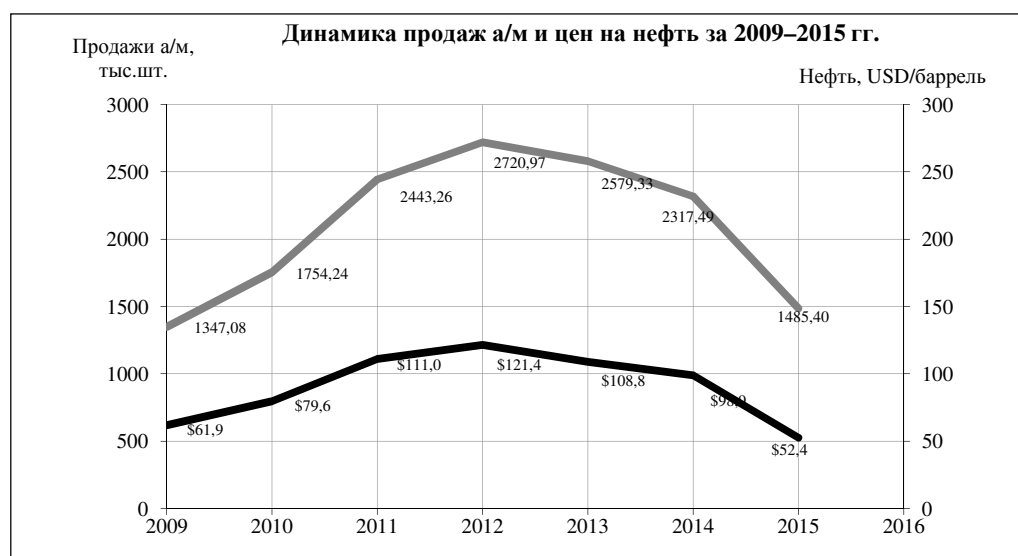


Рис. 2. Динамика продаж новых автомобилей во взаимосвязи с динамикой цен на нефть за 2009–2015 гг.

Цены на нефть являются одним из самых важных факторов для российской экономики. По итогам исследования, проведенного аналитическим агентством «Автостат», была выявлена четкая выраженная зависимость цены за баррель нефти и объемом рынка новых автомобилей в долгосрочном периоде [8]. Значительные изменения цены за баррель нефти (10–15 %) влияет не только на курс рубля, но и на все экономические показатели, в том числе и рынок автомобилей. На рисунке 2 можно проследить зависимость роста-падения автомобильного рынка от изменения средней стоимости нефти. Так падение автомобильного рынка в 2009 г. при цене нефти 61,9 долл. США/баррель, быстрый рост в 2010–2012 гг. с 79,6 до 121,4 долл. за баррель, снижение рынка 2013 г. (108,8 долл. США/баррель) и существенное падение авторынка в 2014–2015 гг. – с 98,9 до 52,4 долл. за баррель идут параллельно с изменением цен на нефть. За первые два месяца 2016 г. средняя цена на нефть составила 39 долл. США за баррель [5]. Такие значительные падения цен на нефть приводит к девальвации рубля.

Изменение курса рубля по отношению к иностранным валютам значительно влияет на уровень цен на новые автомобили, представленные на российском рынке, а соответственно, на уровень продаж автомобилей. С одной стороны девальвация рубля вызывает значительные повышения цен на новые автомобили, с другой – ажиотажный спрос, повышение покупательской способности, возникающие из-за ожидания повышения цен. Но вслед за ростом такой активности всегда следует спад. Добавив к рисунку 2 динамику курса рубля за 2009–2015 гг., мы заметим четкую корреляцию изменения автомобильного рынка с ценами на нефть и динамикой курса рубля [3] (см. рис. 3).

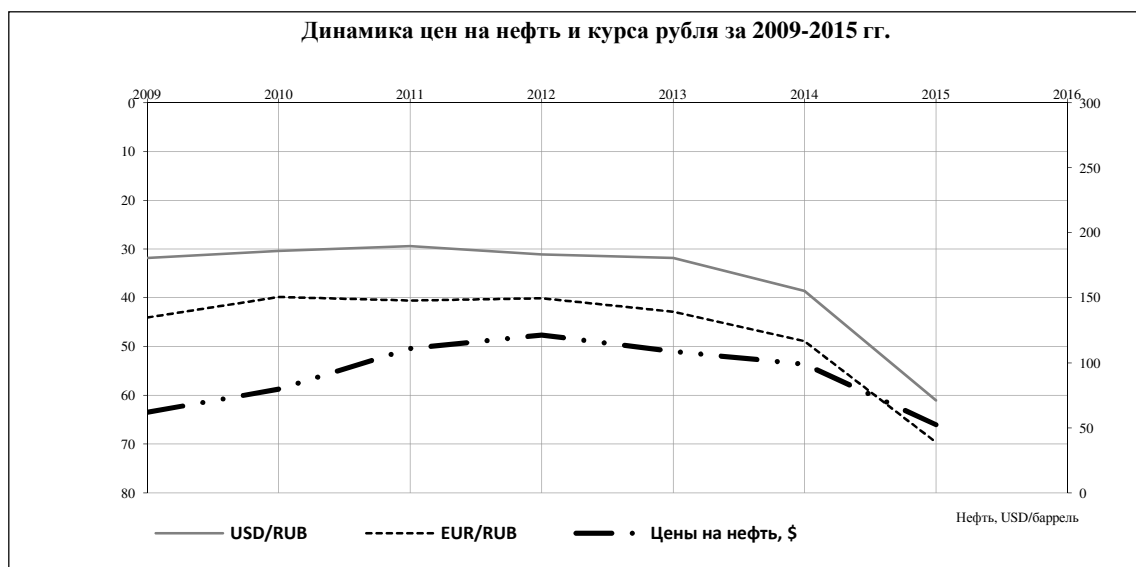


Рис. 3. Динамика цен на нефть и курса рубля по отношению к евро и доллару за 2009–2015 гг.

Самая сильная девальвация рубля произошла в период с 01 января 2014 г. по 12 декабря 2015 г. по отношению к курсу доллара США – снижение курса рубля составило почти 112 %, по отношению к курсу евро – снижение курса рубля составило 68 % [7]. Падение автомобильного рынка в этот период составило 36 %, падение цены на нефть в 2 раза. Ослабление рубля приводит к увеличению инфляции. Так в 2010 г. годовой уровень инфляции составил 8,78 %; укрепление рубля в 2011–2013 гг. показало снижение уровня инфляции до 6,1–6,45 %; девальвация рубля в 2014–2015 гг. привела к повышению уровня инфляции с 6,45 % до 13 %. В 2015 г. инфляция росла опережающими темпами по отношению к доходам, которые практически остались неизменными с 2014 г. В феврале

2016 г. инфляция замедлилась до 8,1 % [3]. Рубль усилился в связи с ростом цен на нефть. Но до сих пор национальная валюта остается уязвимой.

Так что же ожидать в ближайшие годы? На данный момент в экономике присутствует высокая степень неопределенности. Снижение цен на нефть, экономические санкции западных стран, – все это приводит к ослаблению рубля и, впоследствии, к повышению уровня инфляции. Ожидать улучшения ситуации на автомобильном рынке и в национальной экономике в целом стоит в случае восстановления цены нефти за баррель 80–100 долл. Негативный прогноз продаж автомобилей на 2016 г. не более 1,2 млн автомобилей, более оптимистичный 1,6 млн автомобилей. Существенную поддержку автомобильному рынку смогут оказать различные государственные программы (утилизация, автокредитование, лизинг). Присутствует вероятность, что в связи со значительным повышением цен на новые автомобили, часть клиентов переориентируется в сторону поддержанных автомобилей. Текущий 2016 г. окажется более тяжелым для участников автомобильного рынка, чем 2015 г.

Библиографический список

1. Автомобильный рынок в цифрах и фактах : аналитический обзор. Спец. выпуск к конференции «Автомобильный рынок. Итоги и прогнозы». – М. : Автостат, 2016. – 36 с.
2. Гусев, С. А. Менеджмент в автомобильном бизнесе и техническом сервисе: учебное пособие. В 2 ч. Ч. 1. / С. А. Гусев. – 2-е изд., исп. и доп.. – М. : Изд-во РГТЭУ, 2013. – 120 с. – ISBN 978-5-905948-37-4.
3. Динамика курса рубля [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://info.minfin.ru/rur_dyn.php (дата обращения : 02.03.2016).
4. Кежляйнен, А. С помощью господдержки в 2015 г. было продано 600 тысяч машин [Электронный ресурс] / А. Кежляйнен. – Режим доступа : http://www.autonews.ru/automarket_news/news/1819666/ (дата обращения : 25.02.2016).
5. Мониторинг цен на нефть Brent (с 1987 г. по настоящее время) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://finstat.info/tsena-na-neft-brent-segodnya-i-v-dinamike> (дата обращения : 01.03.2016).
6. Пресс релизы за 2010–2015 гг. Ассоциации Европейского Бизнеса [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.asroad.org/stat/aeb/?page=1> (дата обращения : 29.01.2016).
7. Целикова, С. Динамика курса рубля к основным валютам мира в 2014–2015 гг. [Электронный ресурс] / С. Целикова. – Режим доступа : <http://www.autostat.ru/infographics/24280/> (дата обращения : 02.03.2016).
8. Целикова, С. Цены на нефть и автомобильный рынок [Электронный ресурс] / С. Целикова. – Режим доступа : <http://www.autostat.ru/infographics/19293/> (дата обращения : 02.03.2016).