

## ПЕРСПЕКТИВЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА

*А.Д. Рулевский*

*Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск*

Проведен анализ ситуации на автомобильном рынке. Возможные сценарии развития рассматриваются на примере Челябинской области. Ее выбор обусловлен двумя основными факторами. Во-первых, по объемам реализации новых автомобилей этот региональный рынок сопоставим с рынками ряда европейских стран, большинство которых существенно превосходят Челябинскую область по численности населения. Во-вторых, показано, что ценность изучения именно этого регионального рынка заключается еще и в том, что имеется возможность получить реальную картину процессов, протекающих на автомобильном рынке, которую не искажают разного рода привходящие обстоятельства, оказывающие существенное воздействие на итоговые результаты.

Рассмотрены основные факторы, определяющие характер функционирования автомобильного рынка. Показана степень их влияния в сложившихся экономических условиях. Особо подчеркивается, что явления, наблюдаемые на нем в настоящее время, существенно отличаются от тех, что отмечались в период предыдущего кризиса. Поэтому опыт, накопленный при преодолении кризиса 2009–2010 гг., в нынешней ситуации оказался недостаточным.

Представлен прогноз развития регионального автомобильного рынка в среднесрочной перспективе. Особое внимание уделено анализу возможности нового подъема отечественного авторынка. Показано, что он будет иметь принципиально иной характер, чем это было в предыдущие «волны роста» (2007–2008 гг. и 2011–2012 гг.). Обосновывается, что новая «волна роста» будет наблюдаться даже в случае развития отечественной экономики по неблагоприятным сценариям, что приведет лишь к снижению интенсивности ее динамики.

**Ключевые слова:** рынок, регион, прогноз, автомобиль.

Результаты реализации новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России за первое полугодие 2015 года выглядят очень плохо: общее падение продаж по сравнению с 2014 годом достигло почти сорока процентов [5]. Уже понятно, что в ближайшее время кризисная ситуация сохранится. Поэтому очень важно понять, как будет развиваться авторынок в более отдаленной (2–3 года) перспективе. Большинство экспертов придерживаются мнения, что в краткосрочной перспективе спрос на автомобили в России будет продолжать падать. По самым оптимистическим прогнозам общие продажи в 2015 году могут составлять порядка 2 млн штук, хотя более реальной отметкой представляется 1,5 млн машин, что эквивалентно 40%-ному снижению по сравнению с результатами, достигнутыми в 2014 году [9].

### **1. Рынок новых автомобилей Челябинской области**

Возможные сценарии развития событий на авторынке рассмотрим на примере Челябинской области. Анализ именно этого регионального рынка интересен тем, что он показывает реальную картину происходящего, которую не искажают ни серьезные административно-бюджетные вливания, повышающие планку потребительских возможностей населения (в настоящее время средняя зарплата в Челябинской области составляет порядка

29 тыс. руб., в то время, как в Москве – 64 тыс. руб., а в Санкт-Петербурге – 46 тыс. руб.), ни приток дополнительных ресурсов, связанных с реализацией на местах крупных государственных программ (как это было в Сочи, когда там велось строительство олимпийских объектов). Понятно, что подобные факторы положительно сказываются на объемах реализации автомобилей.

В 2014 году в Челябинской области было продано 60 562 новых легковых и легких коммерческих автомобилей отечественных и зарубежных марок, а выручка компаний, работающих на региональном автомобильном рынке, превысила 2,5 млрд долларов США. По объемам продаж новых автомобилей в 2014 году Челябинская область опережала такие европейские страны, как Словения (53296 машин), Люксембург (49793), Хорватия (33997), Эстония (20861), Болгария (20359), Литва (14503), Латвия (12452). Следует особо отметить, что большинство из этих государств существенно превосходят Челябинскую область по численности населения [7].

При этом доля регионального рынка составляла порядка 2,5 % общероссийского, а по объемам продаж он занимал второе место в Уральском Федеральном округе и одиннадцатое – в России. В Челябинской области работают дилерские компании практически всех ведущих мировых автопро-

## Предпринимательская деятельность

изводителей, а число их сотрудников на 1 января 2015 года превышало 20 тысяч человек.

Таким образом, автомобильный рынок является важным сектором региональной экономики, являясь источником как налоговых поступлений в бюджеты всех уровней, так и большого количества относительно высокооплачиваемых рабочих мест.

В то же время объем реализации новых автомобилей на региональном рынке в 2014 году был на 14,4 % меньше, чем в 2013 году. В результате, как видно из диаграммы (рис. 1), результаты, достигнутые в 2014 году, оказались худшими за последние четыре года. Основной причиной такого положения дел стала существенная девальвация рубля, которая крайне негативно отразилась на автобизнесе. Ни одна из компаний, работающих на региональном автомобильном рынке, не предвидела столь сильных колебаний валютных курсов, а значит, и не закладывала их в свои планы. Даже самые негативные прогнозы не предусматривали столь катастрофического развития событий [1].

Усугубляет ситуацию и то, что опыт, накопленный при преодолении кризиса 2009–2010 гг., в данном случае оказался недостаточным. В подтверждение этого напомним, что в 2009 году курс национальной валюты снизился всего лишь на четверть, а цены на энергоресурсы вышли на приемлемые для России значения уже осенью того же года. В 2015 году произошло падение курса рубля более чем наполовину. При этом цены на нефть пока не только не поднялись, но даже и не стабилизировались. К тому же, в 2009 году отсутствовала «политическая составляющая» кризиса, в нынешних же условиях она играет далеко не последнюю роль, поскольку добавляет неопределенности и резко усиливает непредсказуемость дальнейшего развития событий.

### 2. Факторы, определяющие динамику развития авторынка

Для оценки перспектив регионального рынка новых автомобилей был проведен анализ характера изменений основных факторов [2], определяющих



Рис. 1. Динамика продаж новых автомобилей в Челябинской области в 2008–2014 гг.  
Источник: Ассоциация Челябинских автомобильных дилеров

Таблица  
Основные факторы, определяющие развитие автомобильного рынка

№ п/п	Факторы	Влияние на рынок в 2014 г.	Влияние на рынок в 2015 г.	Влияние на рынок в среднесрочной перспективе
1	Потребительская способность населения	↓↑	↓	↓↑
2	Цены на автомобили	↓↑	↓	↓↑
3	Доступность автокредитов	↓↑	↓	↑
4	Стимулирование спроса	↓↑	↑	↑
5	Общее состояние экономики	↓	↓	↓↑
6	Обновление модельного ряда	↓↑	↑	↑
7	Отложенный спрос	↓↑	↓	↑

динамику его развитие (см. таблицу). Рассмотрим более подробно каждый из этих факторов.

#### Покупательная способность населения.

Очевидно, что девальвация национальной валюты привела к резкому снижению покупательной способности населения. Если в 2014 году, пусть и с использованием автокредитов, потребители могли приобретать автомобили, то в ближайшие год-два возможность такого действия для большей части населения будет существенно ограничена.

Как уже указывалось выше, величина средней зарплаты в Челябинской области в первой половине 2015 годов составляла немногим более 29 тысяч рублей. Однако Минфин РФ уже заявил, что доходы населения до конца года сократятся минимум на 10 %, а уровень годовой инфляции, по прогнозу Центробанка РФ может составить 15–17 % [6]. Таким образом, у большинства потенциальных потребителей из числа жителей Челябинской области просто не будет финансовых ресурсов для приобретения новых автомобилей (рис. 2).

Можно предполагать, что в дальнейшем (2017–2018 гг.), в случае роста цен на энергоносители, произойдет «подтягивание» уровня доходов населения к новому «горизонту» национальной валюты, как это было в 2011–2012 гг., что позволит, хотя бы частично, восстановить докризисный уровень покупательной способности.

**Цены на автомобили** Ясно, что одной из основных причин падения продаж автомобилей стало повышение их стоимости. Понимая это, ведущие производители проводят его не сразу, а постепенно, «порциями» по 10–15 %, чтобы сохранить свои позиции на рынке и приучить потребителей к новым «ценовым реалиям». Поступают так те производители, которые верят в стратегические перспективы отечественного авторынка и при этом могут себе позволить в течение какого-то периода покрывать потери в России за счет успешных продаж автомо-

билей в других регионах мира. Остальные начинают постепенно сокращать свое присутствие на нашем рынке (японская компания Honda), вплоть до ухода с него (американский концерн GM).

Что касается более отдаленных перспектив, то, учитывая подтягивание уровня доходов населения к новому курсу национальной валюты, о чем говорилось выше, ценовой фактор, оставаясь лимитирующим, как это всегда и было, все-таки не должен играть столь критически негативную роль.

**Доступность автокредитов.** Еще одна причина значительного падения продаж – сокращение объемов автокредитования. Нужно учесть, что оно началось не сегодня: в 2013 году на заемные средства в Челябинской области было продано 48 % новых автомобилей, а в 2014 году доля таких машин опустилась до 40,5 %.

Сегодняшнее положение с автокредитованием вызвано и увеличением их стоимости, и крайне осторожной политикой банков по отношению к потенциальным заемщикам. Улучшение на рынке кредитных ресурсов, в самом лучшем случае, можно ожидать только через пару лет, когда экономическая ситуация в стране начнет улучшаться.

**Стимулирование спроса.** Особое значение в настоящее время приобретает поддержка авторынка со стороны государства. Проведенные ранее расчеты показывают, что в случае введения мер по стимулированию спроса, продажи новых автомобилей увеличиваются на 10–15 %.

Нужно отметить, что уже с конца 2014 года заработала правительственная поддержка покупателей новых автомобилей, причем в этом направлении был задействован целый набор финансовых инструментов: льготный лизинг и автокредиты, целевые закупки, дополнительные скидки, а также программа утилизации. Однако, даже их совокупное воздействие не смогло удержать авторынок от падения.

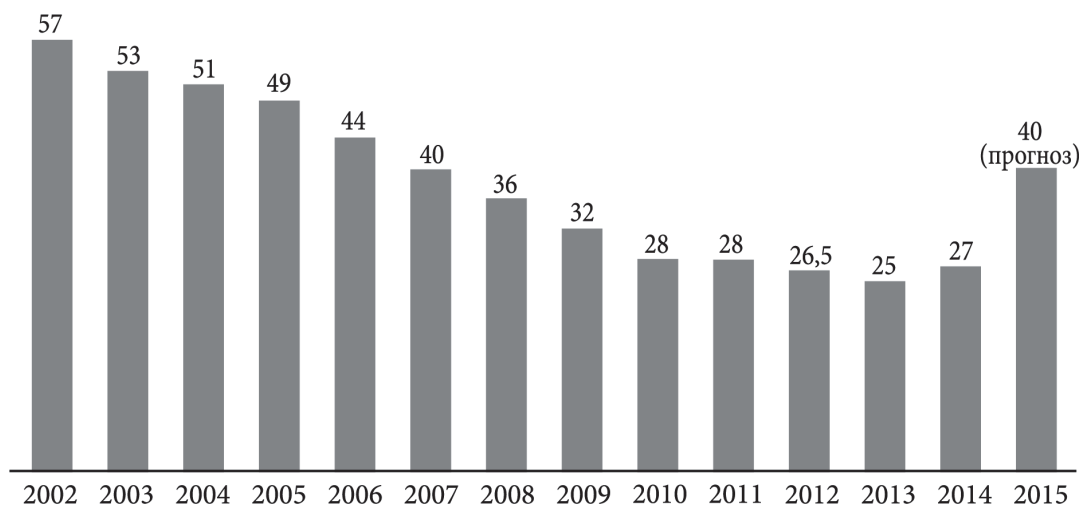


Рис. 2. Количество средних зарплат в одном новом автомобиле  
Источник: Агентство «Автостат» и Ассоциация Челябинских автомобильных дилеров

## Предпринимательская деятельность

**Общее состояние экономики.** Понятно, что кризис на автомобильном рынке является прямым следствием ухудшения дел в экономике страны, падением цен на энергоресурсы и действующими антироссийскими санкциями. Все это является причиной снижения покупательной способности населения, связанной с неустойчивостью источников постоянного дохода.

Можно с большой долей вероятности прогнозировать, что все эти факторы сохранятся в течение еще, как минимум, нескольких лет, а возможно и дольше. Поэтому улучшение экономической ситуации в стране в самом лучшем случае может наступить не ранее, чем через два–три года [6].

В то же время, есть важное отличие от той ситуации, что наблюдалась в отечественной экономике в период кризиса 2009–2010 гг. Тогда падение экономических показателей отмечалось во всех отраслях и регионах страны, за исключением тех, где прямое финансирование велось из госбюджета (уже упоминавшийся пример – строительство олимпийских объектов в Сочи). В настоящее время, на фоне значительной девальвации национальной валюты, отрасли, имеющие устойчивый внутренний спрос, а также работающие на экспорт, оказались в относительном выигрыше.

Среди них и металлургия, являющаяся основой экономики Южного Урала. Поэтому есть надежда, что в среднесрочной перспективе этот фактор окажет стабилизирующее воздействие на развитие регионального автомобильного рынка.

**Обновление модельного ряда.** Известно, что одним из факторов, оказывающих стимулирующее влияние на потребителей, является вывод на рынок новых моделей автомобилей. Это положение сохраняет свою актуальность и в кризис.

При этом очевидно, что в кризис на относительный успех могут рассчитывать только те производители, которые предложат потребителям не просто новые модели, а еще и по умеренным ценам. Последнее условие в настоящее время выпол-

нено только при высоком уровне локализации производства. Стоит отметить, что в настоящий момент Минпромторг РФ рассматривает упрощение процедуры получения статуса «локализованное производство» и получения продуктом статуса «отечественный». Это обстоятельство в среднесрочной перспективе должно существенно облегчить жизнь многим зарубежным автопроизводителям, имеющим в России свои сборочные площадки [3].

Если же рассматривать реализацию автомобилей по ценовым категориям, то, как показывает и опыт 2009–2010 гг. и сегодняшняя ситуация на региональном рынке, падение спроса на начальном этапе кризиса больше всего сказывается на марках и моделях среднего ценового диапазона. Премиум-сегмент, по сравнению со средним в этот период чувствует себя относительно уверенно, поскольку автомобили данного класса являются для их владельцев одним из видов инвестирования.

Затем происходит «переток» части клиентов от премиум-сегмента к маркам среднего ценового сегмента, благодаря чему структура авторынка возвращается к докризисному состоянию. При этом внутри самих ценовых сегментов положение марок, относящихся к ним, может диаметрально отличаться (рис. 3).

**Отложенный спрос.** У сложившейся на автомобильном рынке ситуации есть один бесспорный плюс – низкие объемы продаж формируют устойчивый отложенный спрос. Поэтому уже в среднесрочной перспективе – примерно через 2–2,5 года – можно ожидать новую волну повышенного спроса на автомобили. Она неизбежна, поскольку новая модель социализации жизни общества (переселение больших масс населения в отдаленные пригороды крупных городов и загородные поселки) уже через десять лет потребует повышения уровня автомобилизации России до 350–400 автомобилей на 1000 жителей вместо нынешних 285.

По этому показателю наше государство отстает даже от бывших соседей по соцлагерю. В Вос-

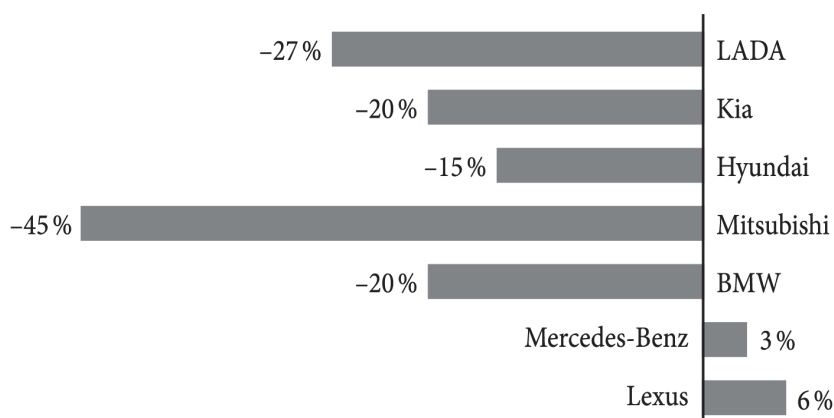


Рис. 3. Динамика реализации автомобилей различных марок на региональном рынке в I полугодии 2015 года  
Источник: Ассоциация Челябинских автомобильных дилеров

точной Европе на 1000 граждан приходится 400 автомобилей, в то время как даже в столице России этот показатель составляет немногим более 330 машин (в Челябинской области – порядка 300) [4]. Предварительные расчеты показывают, что мы сможем догнать восточных европейцев приблизительно к 2020–2021 году. Но для этого необходимо восстановление авторынка [4].

### 3. Что есть и что будет

Проведенный анализ позволяет уверенно прогнозировать, что в 2015–2016 гг. на региональном авторынке будут четко просматриваться две тенденции:

– увеличение срока владения автомобилем (с 4,5 до 5–7 лет и выше);

– снижение планки «потребительской статусности» (приобретение менее дорогого автомобиля).

В подобных настроениях нет ничего нового – они присутствовали и в период острой фазы кризиса 2009–2010 гг. Нет сомнений в том, что 2016 год будет очень сложным. При этом, как показал опыт 2009–2010 гг., острая фаза кризиса наступает через шесть–девять месяцев после его начала, а это значит, если отбросить традиционные предновогодние «пики» продаж, что самым тяжелым периодом может стать начало 2016 года. Поэтому ждать относительного оживления и возникновения позитивной динамики на авторынке можно лишь во второй половине 2016 года.

При этом нужно понимать, что новый подъем отечественного авторынка будет иметь принципиально иной характер, чем это было в предыдущие «волны роста» (2007–2008 гг. и 2011–2012 гг.). Тогда характер развития автомобильного рынка был однонаправленным: наблюдавшийся рост относился к автомобилям всех сегментов и производителей – от бюджетных до премиальных и от отечественных до иностранных. К тому же продажи росли во всех «городах и весях» России – от столиц и городов-миллионников до рабочих поселков [8].

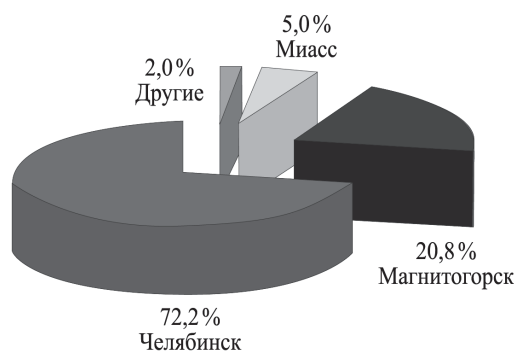


Рис. 4. Структура автомобильного рынка Челябинской области.

Источник: Ассоциация Челябинских автомобильных дилеров

Новая же фаза роста в основном захватит только крупные мегаполисы, где новая социализация жизни, о которой говорилось выше, проявляется наиболее отчетливо. Уже сегодня для обеспечения нормальной деятельности их работающим жителям требуется два автомобиля на семью, в то время как в небольших городах, где все значимые элементы бытовой инфраструктуры (места работы, магазины, школы, учреждения досуга и т.п.) находятся в шаговой доступности, можно легко обойтись и одним. Нужно иметь в виду, что процесс «доавтомобилизации» крупных российских городов носит объективный характер и будет наблюдаться даже в случае развития отечественной экономики по неблагоприятным сценариям, что приведет лишь к снижению интенсивности его динамики.

В настоящее время основными торговыми площадками регионального рынка являются город-миллионник Челябинск, в котором продается почти три четверти новых автомобилей, реализуемых в Челябинской области и «металлургическая столица России» Магнитогорск, на долю которого приходится пятая часть объемов продаж (рис. 4).

Исходя из этого, есть все основания предполагать, что новая волна подъема автомобильного рынка захватит и Челябинскую область. Поэтому можно уверенно прогнозировать, что в среднесрочной перспективе ситуация на региональном автомобильном рынке стабилизируется с последующим ростом объемов продаж.

### Литература

1. Автомобильный рынок России 2015. Итоги и прогнозы. – <http://autostat.ru>.
2. Прогноз рынка легковых автомобилей в России. Маркетинговый отчет. Сентябрь 2015 / Тольятти: Автостат, 2015. – 52 с.
3. Рулевский, А.Д. Региональный автомобильный рынок Челябинской области. Анализ, тенденции, прогнозы / А.Д. Рулевский. – Челябинск: Ассоциация ЧАД, 2015. – 56 с.
4. Association of European Businesses Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России за период январь–декабрь 2014/2015. – <http://www.aebrus.ru>.
5. Служба вице-президента по продажам и маркетингу ОАО «АВТОВАЗ» Прогноз автомобильного рынка России до 2010 года. – <http://docme.ru>.
6. Калугина, О.В. Влияние макроэкономических факторов на развитие российского автомобильного рынка / О.В.Калугина, В.Е. Рохчин. – <http://CyberLeninka.ru>.
7. Литвиненко, С. Автомобильный рынок России: итоги 2014 г. и перспективы развития / С. Литвиненко // PricewaterhouseCoopers, 2015. – <http://www.pwc.ru>.

## Предпринимательская деятельность

---

8. Васильев, М.М. *Современные подходы к исследованию автомобильного рынка России с учетом влияния на его структуру отраслевого и ре-*

*гионального факторов* / М.М. Васильев. – <http://www.science-education.ru>.

9. *Прогнозы экономического развития России на 2016 год.* – <http://www.expert.ru>.

**Рулевский Александр Дмитриевич.** Кандидат технических наук, доцент, заведующий базовой кафедрой автомобилей и автомобильного сервиса, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), председатель Ассоциации челябинских автомобильных дилеров, [adr-rul@mail.ru](mailto:adr-rul@mail.ru).

*Поступила в редакцию 9 ноября 2015 г.*

---

DOI: 10.14529/em160115

## AUTOMOTIVE MARKET RECOVERY OUTLOOK

**A.D. Rulevskiy**

*South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation*

The analysis of situation in automotive market is conducted. Possible scenarios of its development are considered on the example of the Chelyabinsk region. The choice of this market is made due to two main factors: firstly, according to the volume of sales of new motor cars, this regional market is comparable to the markets of some European countries, most of which outnumber significantly the population of the Chelyabinsk region. Secondly, it is shown that the research of this regional market is essential because it is possible to obtain a real picture of the processes that take place on the automotive market, which is not distorted by various kinds of circumstances that have a significant impact on the final results.

The main factors defining the character of functioning of the automobile market are considered. The degree of their influence in the current economic conditions is demonstrated. It is especially emphasized that the phenomena observed here at present, significantly differ from those observed in the previous crisis. Therefore, the experience gained in the process of overcoming the crisis of 2009-2010 has proven to be insufficient in the current situation.

The forecast of development of the regional automotive market is presented in the medium term. Special attention is paid to the analysis of possibility of new boom of the domestic automotive market. It is shown that it will have a fundamentally different nature than it had in previous "waves of growth" (2007-2008 and 2011-2012). It is justified that a new "wave of growth" will be observed even in the case of development of the domestic economy according to unfavorable scenarios, that will only lead to the decrease in the intensity of its dynamics.

**Keywords:** market, region, forecast, motor car.

### References

1. *Avtomobil'nyy rynek Rossii 2015. Itogi i prognozy* [Automotive Market in Russia 2015. Results and Forecasts]. Available at: <http://autostat.ru>.
2. *Prognoz rynka legkovykh avtomobiley v Rossii. Marketingovyy otchet. Sentyabr' 2015* [Forecast of Car Market in Russia. Marketing Report. September 2015]. Tol'yatti, 2015. 52 p.
3. Rulevskiy A.D. *Regional'nyy avtomobil'nyy rynek Chelyabinskoy oblasti. Analiz, tendentsii, prognozy* [Regional Automotive Market of the Chelyabinsk region. Analysis, Trends, Forecasts]. Chelyabinsk, 2015. 56 p.
4. *Association of European Businesses Prodazhi novykh legkovykh i legkikh kommercheskikh avtomobiley v Rossii za period yanvar'–dekabr' 2014/2015* [Sales of New Motor Cars and Light Commercial Vehicles in Russia for the period from January to December 2014/2015]. Available at: <http://www.aebus.ru>.
5. *Sluzhba vitse-prezidenta po prodazham i marketingu OAO «AVTOVAZ» Prognoz avtomobil'nogo rynka Rossii do 2010 goda* [Sales and Marketing Vice-President Service of "AVTOVAZ" OJSC. Forecast of the Automotive Market of Russia until 2010]. Available at: <http://docme.ru>.
6. Kalugina O.V., Rokhchin V.E. *Vliyaniye makroekonomicheskikh faktorov na razvitiye rossiyskogo avtomobil'nogo rynka* [The Impact of Macroeconomic Factors on the Development of the Automotive Market of Russian]. Available at: <http://CyberLeninka.ru>.

7. Litvinenko S. Avtomobil'nyy rynek Rossii: itogi 2014 g. i perspektivy razvitiya [The Automotive Market of Russia: Results of 2014 and Prospects of Development]. *PricewaterhouseCoopers*, 2015. Available at: <http://www.pwc.ru>.

8. Vasil'ev M.M. *Sovremennye podkhody k issledovaniyu avtomobil'nogo rynka Rossii s uchetom vliyaniya na ego strukturu otraslevogo i regional'nogo faktorov* [Modern Approaches to the Study of the Automotive Market of Russia with Account for the Influence on the Structure of Sectoral and Regional Factors]. Available at: <http://www.science-education.ru>.

9. *Proгнозы экономического развития России на 2016 год* [Russia's Economic Development Forecasts for 2016]. Available at: <http://www.expert.ru>.

**Rulevskiy Aleksandr Dmitrievich.** Candidate of Sciences (Engineering), Associate Professor, Head of the Department of Automobiles and Automobile Service, South Ural State University (Chelyabinsk), the Chairman of the Association of Chelyabinsk Automobile Dealers, [adr-rul@mail.ru](mailto:adr-rul@mail.ru).

*Received 9 November 2015*

---

#### ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Рулевский А.Д. Перспективы восстановления автомобильного рынка / А.Д. Рулевский // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2016. – Т. 10, № 1. – С. 125–131. DOI: 10.14529/em160115

#### FOR CITATION

Rulevskiy A.D. Automotive Market Recovery Outlook. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2016, vol. 10, no. 1, pp. 125–131. (in Russ.). DOI: 10.14529/em160115

---