

В статье даны краткий обзор текущего состояния автомобильного рынка России и прогнозы его развития. Показаны потребности населения в качественных легковых автомобилях отечественного производства, рассмотрены ограниченные возможности автомобильной промышленности, выступающие сдерживающим фактором социально-экономического развития страны.

Легковое автомобилестроение и экономика России

А. Т. ХАДЫКОВ,
кандидат экономических наук,
Восточно-Сибирский государственный
технологический университет,
Улан-Удэ

Улучшение социально-экономического положения в России привело к тому, что на протяжении последних четырех лет на российском автомобильном рынке наблюдается устойчивый рост объемов продаж. Рекордным стал 2006 г., как по относительным значениям (рост 23%), так и абсолютным – объем продаж на российском рынке вырос более чем на 330 тыс. машин. По предварительным данным, было продано 1,78 млн новых легковых автомобилей, в том числе более миллиона иномарок. Доля марки LADA сократилась более чем на 11% и составила около 37%. К концу года объем продаж новых иномарок превысил 100 тыс. машин в месяц, а продажи российских моделей опустились до отметки 50 тыс.

Суммарный объем рынка легковых автомобилей в России в 2006 г. составил 34 млрд дол., что на 44% больше, чем в 2005 г. В том числе на долю автомобилей LADA пришлось 14,4% от общих затрат покупателей (4,9 млрд дол.), в 2005 г. – 19,8%. Другие российские марки также снизили свою долю с 3,2% до 2,2% (758 млн дол.). Сейчас иномарки занимают 69% (23,5 млрд дол.) от общей емкости российского рынка, тогда как в 2005 г. этот показатель рав-

© ЭКО 2007 г.



нялся 57%. Доля подержанных иномарок сократилась с 20% до 14% (4,9 млрд дол.)¹. По расчетам, средняя цена одного импортного автомобиля (без Chevrolet Niva), проданного в России в 2006 г., составила около 25 тыс. дол.

Эксперты оценивают российский автомобильный рынок как один из самых быстроразвивающихся. Бурный рост сохранится еще как минимум 3–4 года. Ежегодный прирост продаж будет находиться в пределах 300–350 тыс. машин, а вот относительные показатели начнут немного снижаться. Так, если в 2006 г. рост рынка новых легковых автомобилей составил 23%, то в 2007 г. ожидается 17,7%, а в 2008 г. – 15,8%. В дальнейшем темпы прироста сохранятся.

Сегмент новых иномарок, в 2006 г. показавший феноменальный рост в 66%, в 2007 г. может вырасти еще на 35–40%, а в 2008–2010 гг. прирост будет находиться в пределах 22–26% в год. Продажи российских моделей, сократившиеся в 2006 г. на 9%, в 2007 г. могут упасть еще на 5–6%, и далее ожидать роста в этом сегменте не приходится. В итоге в 2010 г. на территории России дилеры продадут более 3 млн автомобилей, из которых на долю иномарок будет приходиться почти 80% рынка. К тому времени среди массовых отечественных моделей на рынке останутся только автомобили LADA и УАЗ, который сохранит за собой достаточно узкую нишу недорогих внедорожников.

Численность автопарка

Рост продаж в основном связывают с ростом платежеспособного спроса населения, а также с развитием потребительского кредитования. Тем не менее рынок еще далек от насыщения. По статистике, на начало 2006 г. на тысячу россиян приходилось 176 автомобилей².

В экономически развитых странах этот показатель значительно выше. В США численность автомобильного парка в 2005 г. достигла 217 млн шт. при численности населения в 281,4 млн чел. на начало 2001 г.³ В Германии в 2003 г.

¹ <http://www.ladaonline.ru/p/loamain.asp>

² <http://www.autostat.ru>

³ [www.washprofile.org \Америка\Автомобиль Washington ProFile – International News & Information Agency.htm](http://www.washprofile.org/Америка/Автомобиль/Washington%20ProFile%20International%20News%20&%20Information%20Agency.htm)

было зарегистрировано 44,5 млн легковых автомобилей на 82 млн чел. населения⁴.

В 2002 г. число автомобилей в России составляло 25 млн шт. и ежегодно росло на 7%⁵. Темпы роста начнут снижаться только после достижения уровня 40–50 млн шт. Сдерживающими факторами выступают неразвитость дорожно-строительной инфраструктуры, недостаток парковочных мест, расходы на жилье и т. д.

С учетом автопарка юридических лиц, число легковых автомобилей в России по мере роста доходов населения будет стремиться к 70–80 млн шт. По прогнозам, к 2020–2025 гг. на 1000 чел. будет приходиться 550 автомобилей⁶. Но большинство российских городов, к сожалению, не рассчитано на это. Яркий пример – транспортные проблемы столицы, хотя размер ее автопарка на начало 2006 г. составлял всего 252 автомобиля на 1000 жителей⁷. Движение также будет осложняться по причине дорожно-транспортных происшествий. По статистике, в странах с высоким уровнем автомобилизации ежегодно в ДТП попадают 18–20% автотранспортных средств, в России – 6–8%⁸.

Возрастная структура

Немаловажный момент – изменение возрастной структуры автопарка России. По данным ГАИ (ГИБДД), на конец 2002 г. он составлял 10,8 лет⁹. Главным фактором здесь выступают экологические требования. Правительством разработана программа внедрения европейских норм требований по токсичности выхлопа новых автомобилей, реализуемых на территории России. Но этого недостаточно: при росте автопарка в три раза встанет вопрос об ужесточении экологических требований к транспорту, уже находящемуся в эксплуатации.

⁴ <http://www.svoboda.org/programs/bm/2002/bm.080902.asp>

⁵ <http://www.ladaonline.ru/p/loamain.asp>

⁶ Там же.

⁷ <http://www.autostat.ru>

⁸ Андрианов Ю. В. Введение в оценку транспортных средств. М.: Дело, 1998. С. 18.

⁹ <http://www.market-agency.ru/auto00.shtml>

Ужесточение экологических требований, транспортный налог, рост количества ДТП, а также доходов населения будут способствовать сокращению среднего возраста автопарка России. Кроме того, следует учитывать изменение психологии потребителя: при улучшении материального положения все большее значение имеет фактор престижа. Именно этим объясняются проблемы со сбытом морально устаревших отечественных автомобилей.

Зависимость от импорта

Ежегодная потребность России в новых автомобилях в недалеком будущем может достигнуть 7–8 млн шт. и выше. Из них на продукцию отечественного автопрома будет приходиться не более 1–1,5 млн шт., или 15–20% от прогнозной емкости авторынка (2005 г. – более 50%).

Из-за дифференциации доходов населения увеличение импорта будет сопровождаться изменением его структуры – доля продаж дорогих автомобилей будет снижаться. Средняя цена приобретаемой иномарки может упасть примерно до 20 тыс. дол. Тогда величина импорта потенциально может достигнуть 110–140 млрд дол. в год. Более существенное снижение вряд ли возможно: средняя цена одного нового легкового автомобиля, проданного в России в 2006 г., выросла до 15,6 тыс. дол. (в 2005 г. – 13,1 тыс. дол.)¹⁰. Рост на 19% произошел за счет увеличения доли продаж новых иномарок, а также роста цен на автомобили из-за снижения курса доллара.

Россия не может долго импортировать автомобили в таком количестве. Из-за ограниченной емкости внутреннего рынка, по сравнению с другими экономически развитыми государствами, соотношение внешнеторгового баланса имеет определяющее значение для стабильности ее экономики.

Расширение производства

Решение проблемы удовлетворения внутреннего спроса на качественные автомобили без изменения соотношения

¹⁰ <http://www.ladaonline.ru/> от 4.12.2006.

внешнеторгового баланса возможно за счет расширения объемов производства автомобилей импортных марок на территории России. Кроме того, оно окажет стимулирующее воздействие на повышение качества отечественных автомобилей.

К 2008 г. в России будет работать 10–15 сборочных производств, выпускающих в год 500 тыс. импортных автомобилей. При этом их суммарные мощности в два раза будут превышать текущие объемы выпуска. Количество их персонала будет в 4–5 раз меньше, чем на традиционных российских автозаводах. Связано это с отсутствием необходимости содержания больших конструкторских, технологических и прочих подразделений, обеспечивающих развитие предприятий¹¹.

Но здесь возникают определенные проблемы. Например, завод «Форд» в г. Всеволожске временно лишили таможенных льгот при ввозе комплектующих. Такое решение было принято Федеральной таможенной службой РФ в связи с невыполнением компанией соглашения с МЭРТ РФ о локализации производства запасных частей до 40%¹². Зарубежные автопроизводители согласны локализовать до 50% производства комплектующих на территории России (при их соответствующем качестве), но к этому не готовы местные производители. Даже российские автозаводы вынуждены закупать часть комплектующих за рубежом.

Основной причиной является неудовлетворительное состояние отечественных предприятий отрасли машиностроения и металлообработки. За годы реформ объемы промышленного производства в стране сократились в несколько раз, а доля машиностроения в выпуске промышленной продукции уменьшилась до 20%. В Японии, например, этот показатель составляет 50–52%, в Германии и Швеции – 42–48%, во Франции и США – 38–40%.

В развитых странах с долей машиностроительной продукции 35–50% большинство отраслей обновляет технологическое оборудование каждые 7–10 лет, совершая очеред-

¹¹ <http://www.ladaonline.ru/p/loamain.asp>

¹² За рулем. 2006. № 8.

ной скачок в технологическом развитии. В России этот показатель в 1,5–2 раза ниже. Основными факторами, сдерживающими рост производства на предприятиях машиностроения, являются большой износ и моральное старение основных фондов, недостаток оборотных средств и инвестиций, усиливающийся дефицит кадров. Степень износа основных фондов на начало 2004 г. составляла 52,8%, коэффициент обновления – 1,7%, коэффициент выбытия – 1,1%¹³.

Локализация производства комплектующих на территории России приводит к снижению цены автомобиля не более чем на 15%. Таким образом, средняя цена иномарки составит 17 тыс. дол. Из этой суммы на утечку капитала из страны можно отнести: чистую прибыль, амортизационные отчисления на импортное оборудование, стоимость импортных комплектующих – 70% от цены автомобиля. России это будет обходиться ежегодно в 65,45–83,3 млрд дол. Если принять во внимание быстро растущий импорт других товаров народного потребления и вывоз капиталов из страны, ставка только на сборку импортных автомобилей для экономики России неприемлема.

При современном уровне развития общества государства с большой численностью населения должны иметь собственную автомобильную промышленность, удовлетворяющую основные потребности населения в конкурентоспособных автомобилях. Опыт лидеров мировой экономики – США, Японии, Германии и т. д. – подтверждает это.

Оптимизационная модель развития

Чистый экспорт России за 2002–2005 гг. составляет 80 млрд дол. С учетом прогноза цен на мировом сырьевом рынке его размер в ближайшие годы будет постепенно расти. Из этой суммы на прирост импорта автомобилей и сборочные производства в России в целях экономической безопасности можно ежегодно использовать не более 50%. Таким образом, имея максимальный ежегодный бюджет на автомобили иностранного производства в размере

¹³ Федеральная служба государственной статистики. Банк готовых документов. Основные показатели системы национальных счетов (www.gks.ru).

40 млрд дол., можно разработать оптимизационную модель развития отечественной автомобильной промышленности.

Оценивая соотношение импортируемых и собираемых на территории России автомобилей, необходимо руководствоваться следующими принципами:

- ✓ чем больше количество собираемых автомобилей, тем больший эффект получит экономика России;
- ✓ физически невозможно и экономически нецелесообразно производство всего спектра автомобилей, выпускаемых мировой автомобильной промышленностью;
- ✓ необходимо обеспечить право граждан на свободу выбора.

Экономически целесообразно поддерживать соотношение импорта автомобилей к организации сборки один к трем. В стоимостном выражении это должно составлять не более 10 млрд дол. в год. Строгость сделанных выводов объясняется интеграционными процессами, протекающими в мировом автомобилестроении, глобализацией, резким усилением конкуренции на мировых рынках.

На долю пяти транснациональных корпораций приходится более 50% всех производимых в мире автомобилей¹⁴. Высокая концентрация производственных мощностей в рамках одной транснациональной корпорации создает за счет эффекта масштаба беспрецедентно высокие возможности по обеспечению конкурентоспособности продукции благодаря экономии на издержках производства, а также созданию и продвижению инновационных продуктов и технологий.

Расчеты показывают, что величина импорта в Россию не должна превышать 500 тыс. автомобилей в год, а оптимальный объем сборочных производств, при 30%-й стоимостной локализации, должен составлять не более 2,5 млн шт. Численность последних напрямую зависит от степени локализации производства комплектующих в России. Эти данные должны быть скорректированы (уменьшены) на размер импорта подержанных иномарок. В связи с конкуренцией со стороны сборочных производств объемы их ввоза должны сократиться.

¹⁴ www.washprofile.org \Америка\ Автомобиль Washington ProFile – International News & Information Agency.htm

Таким образом, минимальная доля внутреннего рынка, занимаемая отечественным автопромом при существующем размере чистого экспорта, должна составлять не менее 4–5 млн автомобилей в год.

Заслуживает внимания сравнение амортизационной политики западных автоконцернов и отечественных предприятий. Расчеты по данным компании ЗАО «Форд мотор компани» показывают, что обновление активной части основных фондов на предприятии может осуществляться за 9 лет, что соответствует общемировым тенденциям в автомобилестроении¹⁵. Величина амортизационных отчислений на полное восстановление основных средств на «АВТОВАЗе» за первое полугодие 2005 г. составила 2,47%, а полное обновление может занять около 40 лет. Мировой опыт показывает, что в среднем за пятилетний период производительность выпускаемого оборудования повышается в 1,5–1,6 раза при радикальном совершенствовании его структуры, до 20% снижается удельная металлоемкость и на 12–15% – удельная энергоемкость. При этом большое внимание уделяется повышению надежности и сокращению затрат на техническое обслуживание и ремонт¹⁶.

Задача, стоящая перед отечественной автомобильной промышленностью, крайне сложна, и решить ее самостоятельно, без государственной поддержки, невозможно. Поэтому переход «АВТОВАЗа» под контроль ФГУП «Рособоронэкспорт» можно рассматривать как положительное событие.

Новым руководством разработана стратегия развития «АВТОВАЗа» до 2020 г., включающая в себя строительство завода мощностью 450 тыс. машин в год, создание платформ, на которых будет выпускаться до 12 новых моделей. Но увеличения производственной мощности всего на 450 тыс. автомобилей недостаточно – это на 2,5 млн автомобилей ниже минимально необходимого объема производства.

¹⁵ Закрытое акционерное общество «Форд Мотор Компани». Отчет за 4-й квартал 2003 г. (www.ford.ru).

¹⁶ Корпоративное управление – фактор возрождения промышленности // Проблемы теории и практики управления. 2000. № 2.

Ситуация осложняется грядущим вступлением России в ВТО. Это приведет к снижению пошлин на ввоз новых иномарок до 15%, правда, в течение семи лет¹⁷. Но для отечественного автомобилестроения семь лет – не так уж и много. Например, новая модель «АВТОВАЗа» – «Калина» – была запущена в производство в конце 2004 г., а выход на полную мощность запланирован в 2008 г., т. е. цикл создания и освоения новой продукции на новых дополнительных производственных площадях превышает 10 лет. Причем речь идет о приросте производственных мощностей за рассматриваемый период в объеме не более 220 тыс. автомобилей.

«АВТОВАЗу» приходится инвестировать немало средств в текущее производство – в модернизацию и обновление модельного ряда для поддержания конкурентоспособности. Анализ финансовой отчетности показывает, что «АВТОВАЗ» ведет активную кредитно-заемную политику, а увеличение размеров заимствования для ускорения темпов роста производственных мощностей может негативно сказаться на платежеспособности предприятия.

Если ситуация кардинально не изменится, то российская экономика будет и после 2025 г. привязана к сырьевому экспорту. Это повлечет за собой трудновыполнимую задачу формирования сбалансированного бюджета страны и социально-экономической стабильности в обществе. Без должного развития собственного автомобилестроения средний уровень заработной платы по стране длительное время не сможет подняться выше 500–800 дол.

С учетом инерционности отрасли необходимо прилагать усилия для поддержки отечественного автомобилестроения, чтобы в будущем она не стала сдерживающим фактором на пути развития национальной экономики.

Выводы

Перечислим основные, на наш взгляд, направления развития отечественной автомобильной промышленности на период до 2025 г.:

¹⁷ www.finmarket.ru

- ❑ необходимо позволить промышленным предприятиям, производящим автомобили и комплектующие, по своему усмотрению сокращать амортизационный период для активной части основных фондов до пяти лет;
- ❑ для увеличения финансовых ресурсов предприятий автомобильной промышленности следует продолжить политику снижения налогового бремени: предприятиям, производящим средства производства, целесообразно предоставить налоговые каникулы сроком 5–10 лет для создания инвестиционных ресурсов по производству новых видов оборудования и расширению его ассортимента;
- ❑ открытие для отечественных автомобильных компаний беспроцентных кредитных линий до 300 млн дол. ежегодно сроком на 10–15 лет. Средства необходимы для модернизации действующего производства, строительства производственных мощностей, создания новых заводов по производству современных двигателей, обновления модельного ряда, а также приобретения лицензий, новых технологий, автомобильных платформ и новых производств – России нужны сотни тысяч инноваций;
- ❑ для стимулирования спроса на отечественную продукцию необходимо предусмотреть частичную компенсацию процентных ставок по кредиту, а также затрат на страхование автомобиля;
- ❑ темпы роста цен на продукцию естественных монополий не должны превышать темпов инфляции в стране;
- ❑ резкое укрепление курса рубля по отношению к доллару, как в последние годы, препятствует развитию отечественного производства;
- ❑ государство должно принимать активное участие в определении основных направлений развития внутреннего автомобильного рынка;
- ❑ таможенную политику надо нацелить на защиту отечественного производителя. Максимальные таможенные ставки должны приходиться на объем двигателя автомобилей 1300–1600 см³ (вместо принципа – чем больше объем двигателя, тем больше ставка за 1 см³);
- ❑ рост доходов населения существенно опережающими темпами по сравнению с отечественной промышленностью грозит экономической нестабильностью в обществе.