

УДК 338

Н.Н. Караулов (2 курс, каф. ММ), О.Ю. Скрипина, ст. преп.

## РОССИЙСКИЙ РЫНОК АВТОМОБИЛЕЙ: АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Рынок легковых автомобилей в России – один из самых быстро развивающихся, динамика роста продаж российских авто и особенно иномарок не может не удивлять. За 3 квартала этого года 10 крупнейших импортеров сумели продать 58389 иномарок, в то время как за январь-сентябрь 2001 года продано было 40690 машин (рост – 43,5 %). Кроме того, резко обострилась конкуренция среди иностранных фирм: в лидирующей десятке компании идут очень плотной группой. Рассмотрим теперь иностранных производителей в отдельности. Вновь вне конкуренции оказались вполне качественные и доступные по цене автомобили Daewoo. За 9 месяцев дилеры реализовали 8500 автомобилей, собранных в Узбекистане. Второе место в рейтинге уверенно занимает Skoda – 7745 автомобилей. Своими успехами Skoda обязана, видимо, отличному балансу цены и качества. Не случайно ведь в самой Чехии эта марка прочно удерживает около 56 % рынка. В России, по наблюдениям продавцов, как и на родине, фаворитом становится компактная Fabia. На третьем месте Volkswagen. Практически все импортеры из 1-й десятки увеличили продажи на несколько десятков процентов. Но особенно отличились Peugeot (почти двукратное увеличение продаж (с 3005 до 5526)) и Ford. При этом в октябре пущен завод во Всеволожске, производящий модель Ford Focus по цене от 10990\$ (самая низкая цена в своем классе), и уже сейчас спрос на Фокусы в 4 раза больше, чем ожидалось. Если посмотреть результаты за последние 5 лет, то можно увидеть, что почти все лидирующие компании многократно увеличили свои продажи. Например, тот же Peugeot продал за первые 9 месяцев этого года почти в 30 раз больше, чем за тот же период 1998 г. Реализация подержанных иномарок также выросла. Если за весь прошлый год было ввезено 420 тысяч машин, то в первом полугодии этого года – 280 тысяч. Но недавно были введены пошлины на старые иномарки. Это должно резко сократить их продажи. У отечественных автомобильных заводов рост производства – 12 тыс. автомобилей (за 6 месяцев). Но рост был достигнут усилием одного «Ижмаш-авто». Ижевский завод увеличил производство на 69 % (произведено 37527 авто). Динамика развития завода не может не радовать. Остальные наши предприятия остались примерно на том же уровне, как в прошлом году. Но сейчас видно, что в этом году будет произведено и реализовано меньше автомобилей, чем в прошлом (АвтоВАЗ и ГАЗ столкнулись с перепроизводством). Структура рынка в первом полугодии такова: отечественные автомобили – 57 % (488000 авто), подержанные иномарки – 33 % (280000 авто), новые иномарки – 10 % (80000 авто).

Каковы перспективы развития рынка в ближайшие 5-10 лет? Для ответа на этот вопрос надо сначала посмотреть на ситуацию с европейским и мировым рынками. В наиболее развитых странах, которые являлись главным потребителем автомобилей, наблюдается насыщение рынка. Он достиг стадии, когда продажи перестают расти. Средняя западноевропейская или американская семья имеет 2-3 автомобиля, и новый она готова купить примерно через 4 года после покупки последнего. Один из выходов из кризиса – освоение новых рынков сбыта. Поэтому скоро начнется экспансия мировых лидеров автомобилестроения на еще плохо освоенные восточноевропейские и российский рынки. В России, например, на тысячу человек приходится в 5 раз меньше автомобилей, чем в Германии, США, Италии. Предсказывается существенный рост нашего автомобильного рынка. К 2010 году по оценкам экспертов он превысит 2 млн. автомобилей в год (сейчас чуть больше 1,5 млн.). И в скором времени нам предстоит увидеть сражение мировых гигантов за

наш рынок. Но наши производители не готовы конкурировать с такими фирмами как Ford, VW, Toyota. Ситуация усугубляется еще и тем, что главное достоинство отечественных машин — их относительная доступность — становится все более призрачным. Дорожают металл и энергоносители. Чтобы поднять качество на более-менее приемлемый уровень, заводы вынуждены частично переходить на импортные комплектующие, а это — вновь рост себестоимости. И это не все. Введение обязательных экологических норм Euro 2 приведет к подорожанию наших автомобилей еще на 500—1000 долларов. Да и запросы покупателей меняются. Они все больше требуют хорошую комплектацию автомобиля. В результате «массовый» спрос фокусируется на автомобилях стоимостью 6—10 тысяч долларов. Когда планка цен на отечественные автомобили приблизится к ценам иномарок, то у нашего производителя не останется никаких шансов в борьбе с иностранными фирмами. Как показывает мировая практика, один из самых эффективных способов выжить — использовать платформы ведущих мировых концернов, так как разработка собственных платформ «с нуля» экономически невыгодна, тем более если речь идет о действительно современных платформах. Однако наши производители хотят использовать другие методы. У флагмана отечественной автомобильной промышленности АВТО-ВАЗа существует своя стратегия: давление на правительство, чтобы оно вводило пошлины на иномарки, практически никакой деятельности по внедрению новых автомобилей (десятку они вели до производства почти 10 лет, а выпуск перспективной Калины намечен на 2005 г.), никакой работы над качеством продукции. В результате продукция предприятия год от года становится все более некачественной и неконкурентоспособной. Если АВТО-ВАЗ в ближайшее время не предпримет экстренных действий по внедрению новых моделей, улучшению качества, то предприятие может столкнуться с серьезнейшими проблемами. Двухнедельная остановка конвейера — первый «тревожный звонок». У ГАЗа ситуация не лучше. Было истрчено 130млн. \$ на внедрение модели 3111, через пару лет она была снята с производства. Было продано несколько сотен автомобилей. Машина стоимостью более 15000 \$ была обречена на неуспех. Основной упор в ближайшие годы будет сделан на выпуск устаревшей Волги 3110. Иж-авто загружает производство старыми ВАЗовскими моделями.

Итак, в условиях неконкурентоспособности российской автомобильной промышленности скоро иномарки завоюют наш рынок. Что это будут за автомобили? Старые иномарки из Европы? Автомобили, созданные в нашей стране в сотрудничестве с нашими автозаводами или выпущенные без их сотрудничества? Или же недорогие автомобили ведущих фирм, выпущенные в Турции, Польше или какой-то еще Восточно-европейской стране? Нам лучше всего, чтобы это были автомобили собранные нашими руками и желательно при участии нашего капитала. Но иностранные компании боятся вкладывать деньги в нашу страну (нестабильность экономики, бюрократические препятствия, нечеткость законов). Государство также оказалось вовлечено в решение этой проблемы. Недавно была принята правительственная концепция развития нашего автопрома. Цели ее — привлечение иностранных инвестиций, создание конкурентоспособной автомобильной промышленности. Первый шаг (увеличение пошлин на старые иномарки) вызвал крайне противоречивую реакцию. Если все заложенные в концепции меры будут эффективны, то через 5 лет в России появится конкурентоспособная автомобильная промышленность.

Совершенно ясно, что рынок автомобилей и российское автомобилестроение переживают переломный период. Наступает тот момент, когда наши автомобили перестают покупать. Очевидно, что у этих авто нет никаких перспектив на все более усложняющемся рынке. Вскоре совсем другие автомобили будут востребованы многими миллионами покупателей. Нам бы хотелось, чтобы новыми бестселлерами рынка стали автомобили, собранные в России. Надежды мало, что это будет новый, современный, надежный ВАЗ, но пусть это будет российский FORD или Opel из Тольятти или новая Волга, созданная в сотрудничестве с FIATом.