

В помощь рынку – государство

Тема стагнации авторынка России по-прежнему остается одной из самых обсуждаемых в обществе. На сей раз эксперты обратили внимание на проблему государственной поддержки отрасли. Но так ли все плохо на самом деле?

Согласно прогнозу агентства PricewaterhouseCoopers (PwC), по итогам года в России может быть продано около 2,7 млн новых автомобилей. Таким образом, снижение объемов реализации легковушек составит 1,5-3%. По оценкам ГК «Рольф», существует 2 варианта развития ситуации - пессимистическая и оптимистическая. По первому сценарию, продажи автомобилей в 2013 году могут упасть на 5-7%, по сравнению с 2012 годом; по второму – рынок останется на уровне 2012 года. Тем не менее, эксперты видят ситуацию как вполне нормальную, хотя помощь государства, на их взгляд, не помешала бы.

Директор отделения стратегического развития автохолдинга «Атлант-М» **Алексей Терещенко** отмечает, что, несмотря на тенденцию падения спроса на новые, преимущественно бюджетного класса, автомобили, рынок нашей страны вышел на определенный равновесный уровень. Здесь ежегодный объем продаж примерно адекватен доходам и численности домохозяйств, уровню автомобилизации населения, возрасту и структуре автомобильного парка. На его взгляд, не исключено, что в 2012 году рынок оказался несколько выше данной ступени и иными словами был «перепродан», из-за высокого уровня планов и активной маркетинговой политики многих импортеров. Отсюда следует, что 2013 год окажется чуть ниже, и при отсутствии макроэкономических катаклизмов в 2014-м можно ожидать небольшого прироста, а в дальнейшем - колебаний относительно объемов 2012 года.

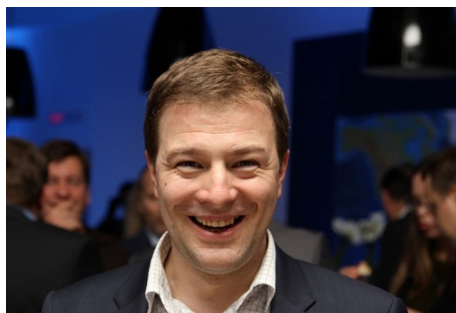


Эксперт обратил внимание на то, что падение автомобильных продаж невыгодно для экономики страны в целом. С этой точки зрения программы стимулирования рынка, в частности, поддержка автомобильного производства в виде программы льготного кредитования - полезны, и дадут чистый положительный эффект. Правда, они должны быть справедливыми и относиться ко всем новым автомобилям российского производства, независимо от бренда.

Что касается поддержки отечественного автопрома посредством утилизационного сбора, то она, как говорят спикеры, себя изжила. Сейчас эту меру даже пытается оспорить Евросоюз. По мнению Еврокомиссии, это приводит к дискриминации импортных товаров и противоречит правилам ВТО.

«Для роста рынка необходимы уверенность у покупателей в завтрашнем дне, наличие средств и дешевого кредита. Заметьте, и деньги, и кредит. А вот утилизация в ее прежнем виде помочь уже сильно не сможет. Но лучше всего на росте промышленного производства скажется стабилизация курса валют», - считает **Виталий Новиков**,

автомобильный эксперт. На его взгляд, обществу вообще не стоит волноваться, ведь имеющиеся объемы продаж высоки и без того: около 3 млн машин в год – это немало.



Андрей Петренко, президент ассоциации «Российские автомобильные дилеры», также убежден, что говорить об упадке не правильно. У нашего рынка в принципе большой потенциал для роста. Это выражается и в уровне автомобилизации страны (всего 240 авто на 1000 жителей), и в солидном среднем возрасте парка, и в развитии рынка кредитования, и в росте общей потребительской культуры. При условии стабильного развития экономики страны автомобильный сектор будет развиваться поступательно. Конечно, не такими быстрыми темпами, какие были в последние 2 года, когда рынок прирастал даже на 39%, как это было в 2011 году по отношению к 2010-му.

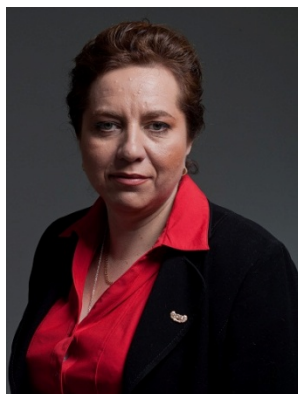
«Именно итоги продаж 2011 года привели многих производителей в состояние эйфории, и они просто переоценили возможности. Производственные планы были скорректированы под необоснованно большие ожидания. А рынок в 2012 году вырос только на 11%! Сегодня мы и вовсе видим падение. Ошибки планирования двухлетней давности стали результатом провала, который наблюдаем сейчас. Повторюсь, никаких оснований для чрезмерно пессимистичных прогнозов нет. В случае сохранения общеэкономической стабильности, рынок уже в 2014-м или, крайний срок, в 2015 году преодолет планку в 3 млн проданных новых автомобилей. В последующем рост будет составлять 2-3% ежегодно, что в принципе даст дилерам неплохие условия для дальнейшего развития», добавил г-н Петренко.



Сами производители параллельно с государственными разрабатывают свои меры по стимулированию продаж. А дилеры завлекают покупателей бонусами. С учетом того, что продажи вседорожников и машин премиум-сегмента растут, в господомощи нуждается бюджетный сегмент.

«Если говорить о госпрограмме субсидирования автокредитов, то она станет дополнительным драйвером роста отечественного авторынка, потому что в случае снижения процентных ставок спрос на автомобили увеличится. Впрочем, сейчас

серьезную поддержку рынку оказывают сами автопроизводители, которые предлагают покупателям специальные программы финансирования покупки автомобилей. Например, если к текущим ставкам, которые в среднем по рынку составляют около 13-15% в год, будет своеобразный «дисконт» от государства, то для граждан это станет дополнительным поводом не откладывать покупку автомобиля «на потом». Кроме того, это может вызвать «цепную реакцию», когда кэптивные банки также будут снижать процентные ставки по автокредитам и предлагать более выгодные условия, чем универсальные банки, процентную ставку которых субсидирует государство», - прокомментировала **Татьяна Луковецкая**, гендиректор «Рольф».



Эксперты уверяют, что главной поддержкой, которую может оказать государство авторынку, может стать поддержка самой экономики, мол, тогда и автомобильный сегмент будет чувствовать себя отлично. По данным аналитического агентства «Автостат», по обеспеченности автомобилями на 1000 жителей Россия еще отстает от европейских стран, поэтому в долгосрочной перспективе рынок будет расти, но не такими темпами, как ранее, а на 3-5% год. К тому же на нынешние показатели влияет и высокая база прошлого года.

«Мы видим, что в 2012 году рынок был «перестимулирован». В настоящее время производителям может помочь более частая смена модельного ряда. Все то, что дает возможность покупать автомобили менее обеспеченным людям и то, что дает возможность чаще менять автомобили более обеспеченным слоям населения, даст преимущество производителю на рынке», - сказал **Сергей Удалов**, исполнительный директор «Автостата».



На его взгляд, российский авторынок сможет обойтись без господдержки. Уже налажены процессы по организации сборки и началась локализация производства. Те российские компании, которые хотели влиться в мировой автопром, уже вступили в альянсы. Если же экономика в целом будет падать, нефть дешеветь, то и продажи на авторынке будут снижаться. В остальном – вопрос времени.