

5. Исключается возможность появления обманутых дольщиков, Правительство Москвы обеспечивает полную сохранность вложенных средств.

Разработка и реализация данной программы явились существенным механизмом антикризисного управления в строительной отрасли. Автор статьи считает, что предложенная данной программой схема финансирования могла бы найти более распространенное применение. Используя рассматриваемый механизм финансирования в жилищном строительстве, можно было бы значительно ускорить темпы решения жилищной проблемы для жителей Москвы и Российской Федерации. Кроме этого реализация подобной программы в жилищной сфере позволила бы снизить стоимость строящегося

жилья, а также увеличить объемы строительного производства.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 30.12.2004 года № 214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации».
2. Постановление Правительства Москвы от 28 июля 2009 года № 671-ПП «О порядке строительства объектов гаражного назначения в г. Москве».
3. *Комаров И.К.* Инвестиции в России и зарубежных странах. – М.: РАУ, 2001. – 360 с.

УДК 338.124.4

Автомобильный рынок России в период кризиса 2008–2009 годов

© 2011 г. В.С. Петухов *

Развитие автомобильной промышленности в последние годы привлекает большое внимание со стороны как политической и экономической элиты России, так и общественности, что обусловлено рядом факторов. Главные из них это: непрерывно растущая мобильность населения; инновационный эффект; эффект мультипликативный, состоящий в том, что на каждое рабочее место на автозаводах приходится 10–20 рабочих мест в смежных отраслях. Ключевым фактором является именно мультипликативный эффект: создание автомобильного производства влечет за собой создание смежных производств – комплектующих, запасных частей, сети дилеров, занимающихся реализацией и обслуживанием автомобилей, и наоборот, спад автомобильного производства отрицательно сказывается на всей экономике государства.

Наиболее наглядное доказательство тому – начавшийся в конце 2008 года мировой финансовый и экономический кризис, одной из наиболее пострадавших в нем стран оказалась, это общепризнанно, Россия и прежде всего – ее автомобильная промышленность. В **табл. 1** приведены данные по производству легковых автомобилей в странах-лидерах в период 2006–2009 годов, а также в странах БРИК,

которые по международной градации относятся к странам развивающимся.

Как видно из данных табл. 1, страны БРИК, за исключением России, в период кризиса не только не снизили, но сумели даже увеличить объемы выпуска и продаж легковых автомобилей, например, Китай за последние четыре года – на 98 %, Индия – на 51 %, Бразилия – на 23 %. Россия же снизила его на 49 %, т.е. она по этому показателю не только сравнялась, но даже «опередила» развитые страны. А если взять 2008–2009 годы, то Китай, Бразилия и Индия дали прирост производства (соответственно на 54,1, 1 и 17 %), а Россия снизила его на 59 %, «опередив» даже США (40 %), где этот кризис, собственно, и зародился.

Попытаемся разобраться, чем же были вызваны столь драматичные события на автомобильном рынке России.

Причин, способствовавших снижению объемов производства и продаж автомобилей в нашей стране, было несколько. И все они так или иначе исходят из причин предшествовавшего роста. Первая из них – курс национальной валюты. В период с 2001 по 2007 год курс рубля по отношению к доллару США и евро значительно укрепился. Это не могло не сказаться на стоимости ввозимых из-за рубежа комплектующих для новых автосборочных предприятий, организованных иностранными производителями, и стоимости импортируемых автомобилей. Кроме того, общее снижение цены автомобиля и его относитель-

* Аспирант кафедры мировой экономики УГЭУ.

Таблица 1

Производство автомобилей в мире в 2006–2009 годы *

Страна	2006	2007	Изменение, %	2008	Изменение, %	2009	Изменение, %	Изменение 2009 к 2006, %
Китай	5 233 132	6 381 116	22	6 737 745	6	10 383 831	54	98
Япония	9 754 903	9 944 637	2	9 928 143	0	6 862 161	-31	-30
Германия	5 398 508	5 709 139	6	5 532 030	-3	4 964 523	-10	-8
Республика Корея	3 489 136	3 723 482	7	3 450 478	-7	3 158 417	-8	-9
Бразилия	2 092 029	2 388 402	14	2 545 729	7	2 576 628	1	23
США	4 366 996	3 924 268	-10	3 776 641	-4	2 249 061	-40	-48
Индия	1 437 235	1 707 839	19	1 846 051	8	2 166 238	17	51
Испания	2 078 639	2 195 780	6	1 943 049	-12	1 812 688	-7	-13
Чехия	848 799	925 778	9	934 046	1	967 760	4	14
Мексика	1 097 619	1 209 097	10	1 217 458	1	939 469	-23	-14
Россия	1 176 337	1 288 652	10	1 469 429	14	595 839	-59	-49

* Составлено автором по данным Всемирной организации производителей автомобилей: <http://oica.net>.

Таблица 2

Анализ изменения стоимости автомобиля после повышения курса рубля к доллару и повышения пошлин на ввоз автомобилей

Дата	Обменный курс	Стоимость автомобиля, руб.	Стоимость автомобиля после увеличения пошлин
30.06.2008	23,46	469 146	469 146
31.12.2008	29,38	587 608	616 988
Изменение стоимости, руб.		118 462	147 842
Изменение стоимости, %		25	32

ная доступность совпали с ростом благосостояния населения страны, что привело к бурному росту продаж, следовательно, и производства. Однако уже в конце 2008 года в автомобилестроительной отрасли стало проявляться влияние мирового финансового кризиса: укрепление курса рубля сменилось его ослаблением, что подтверждают данные **табл. 2** (результаты расчета стоимости автомобиля, ввезенного на территорию нашей страны в середине и конце 2008 года).

Так, при стоимости ввозимого автомобиля, равной 20 тыс. долл. США, его стоимость в рублях возросла на 25 %.

Аналогичная ситуация складывалась и в отношении автокомпонентов, ввозимых на территорию нашей страны, а ввозится их очень много ввиду низкой локализации производства на заводах иностранных производителей. Кроме того, при ввозе автомобилей и автокомпонентов существует определенный временной лаг между тем, когда автомобиль или автокомпоненты были растаможены и когда автомобиль был продан конечному потребителю. Результат – увеличение стоимости автомобилей на российском рынке пришлось на конец 2008 – начало 2009 года.

В такой ситуации можно было ожидать, что национальные производители будут в выигрыше. Однако этого не произошло: за повышением стоимости автомобилей иностранных марок произошло ее увеличе-

ние и на отечественные автомобили. Можно выделить две основные причины данного повышения.

Во-первых, это спекулятивная составляющая: менеджмент российских производителей решил последовать рынку и тем самым увеличить маржу на продаваемые автомобили.

Во-вторых, этому способствовал тот факт, что в период бурного роста крупные промышленные предприятия, в том числе и автозаводы, развивались за счет заемных средств западных банков, возвращать которые нужно было тоже в валюте, покупая ее за обесценивающиеся рубли. Таким образом, в результате ослабления курса рубля одной из существенных затрат, легших на себестоимость производимых автомобилей, стали курсовые разницы валют.

Вторая причина снижения объемов производства и продаж автомобилей – протекционизм. Правительство России в последние годы проводило заведомо протекционистскую политику в отношении автомобильной промышленности. Это, согласно теории, должно было положительным образом сказываться на развитии отрасли в период ее бурного роста. То, что ввоз подержанных автомобилей на территорию страны был фактически сведен к нулю, на отечественном производстве отразилось слабо – резко возросли продажи новых иностранных автомобилей.

Следующим шагом правительства стало увеличение пошлин на новые автомобили, импортируемые на территорию России. Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2008 года № 903 пошлины на новые автомобили возросли с 25 до 30 %. Своевременно ли это было сделано? Скорее нет, чем да. В табл. 2 приведен расчет изменения стоимости автомобиля в результате увеличения ввозных пошлин. Это повышение еще в большой степени повысило стоимость новых ввозимых автомобилей и снизило объемы продаж. В итоге отдельные зарубежные производители изменили свои планы по размещению производства автомобилей на территории нашей страны.

Третья причина – автокредитование. Оно, как известно, было одним из ключевых факторов, обеспечивших рост автомобильного рынка России в

2000-е годы. Общее повышение благосостояния и снижение стоимости кредита сделали возможным его получение большей частью населения России. В результате к 2008 году ~50 % всех автомобилей продавалось в кредит. Например, еще летом 2008 года клиент банка при предъявлении официальной справки о доходах мог получить кредит под 11–12 % годовых на срок до 5–7 лет. Однако уже к концу этого года в связи с усилением мирового финансового кризиса произошел значительный рост ставок по кредитам до 18–28 % годовых. И рынок, потеряв один из ключевых инструментов продаж автомобилей, резко устремился вниз.

Существуют ли аналогичные причины в других странах? Да, разумеется. Но проявляются они там гораздо мягче. Поэтому большинству развивающихся стран удалось избежать губительных последствий мирового финансового кризиса и уберечь свой автомобильный рынок от столь глубокого снижения. Например, если рассматривать Китай, то там курс юаня в течение многих лет остается незыблемым, что положительно влияет на себестоимость автомобилей. Кроме того, китайские автомобилестроители добиваются, чтобы комплектующие для собираемых на их территории автомобилей

не импортировались, а производились в Китае. Некоторые страны проводят политику снижения стоимости кредитов.

Все перечисленное говорит о том, что в выбранной стратегии развития автомобильной промышленности есть изъяны. Их необходимо максимально быстро устранить, чтобы избежать повторения подобных провалов в развитии отрасли в будущем. Надо добиться, чтобы причины роста автомобильного рынка в дальнейшем были бы исключительно причинами роста и не могли в один момент обращаться в причины провала.

Библиографический список

1. Всемирная организация производителей автомобилей. <http://oica.net>.
2. Зыкова Т. Пошлины пошли // Российская газета. 2008. № 4812. С. 2.
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2008 г. № 903 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении некоторых моторных транспортных средств». Официальный сайт правительства РФ. <http://government.ru>.