

СИТУАЦИЯ НА ДОРОГЕ

ЧТО БУДЕТ С АВТОРЫНКОМ В ЭТОМ ГОДУ

Российский автомобильный рынок закончил минувший год с прибылью, но эксперты не спешат говорить о восстановлении после кризиса и росте покупательной способности. Прирост весьма скромнен, господдержка снижается, а дальнейшая ситуация будет сильно зависеть от внешнеполитической обстановки и того, насколько быстро автопроизводители подстроятся под новые требования правительства к организации локального производства.



Дорос до «десятого» года

По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), в 2018 году было продано 1,8 млн легковых и легких коммерческих автомобилей, что на 12,8% больше показателя 2017 года. После стагнации и резкого падения в 2015 году рынок постепенно приходит в себя, а объемы продаж растут на протяжении 20 последних месяцев. Тем не менее до рекордных показателей 2011–2013 годов, когда рынок ежегодно поглощал более 2,5 млн машин, далеко. Результат 2018 года наиболее близок к уровню 2010 года, когда в России было продано почти 1,9 млн автомобилей.

Главным фактором роста эксперты, как и прежде, считают высокий отложенный спрос, сформировавшийся после кризиса 2014 года. «Средний срок владения автомобилем сейчас составляет пять лет, но в прошлом году многие автовладельцы решили сменить свое транспортное средство на новое», — отмечает директор дивизиона «Химки» ГК «Автоспеццентр» Алексей Гопкало. «Многие автовладельцы решились на покупку, ожидая дальнейшего роста цен», — считает директор по развитию компании «Рольф» Владимир Мирошников.

Директор практики по оказанию услуг компаниям автомобильной отрасли PricewaterhouseCoopers (PwC) Виктория Синичкина считает, что рынок рос неравномерно. «В первом полугодии росту в большей степени способствовали восстановление экономики, рост цен на нефть и укрепление национальной валюты. Во втором полугодии темпы роста замедлились в силу постепенного удовлетворения спроса и ухудшившейся макроэкономической ситуации».

АвтоВАЗ возвращается

Главным автомобилем рынка в 2018 году стала Lada Vesta — реализовано 108 364 машины, то есть на 40% больше, чем годом ранее. Почти так же хорошо продавалась бюджетная Lada Granta (106 325 штук), пережившая к концу года небольшое обновление. А прошлогодний лидер Kia Rio оказался только на третьем месте с результатом 100 148 машин. В десятку бестселлеров рынка вошли Lada Largus и XRAY. Общий рост продаж российской марки составил 16%, что позволило АвтоВАЗу занять рекордную за последние семь лет долю в 20% рынка.

Рыночные успехи не могли не сказаться на финансовых. Годовая отчетность будет опубликована позже, но по итогам даже первых трех кварталов АвтоВАЗ показал чистую прибыль в размере 5,4 млрд руб., глава «Ростеха» Сергей Чемезов в конце декабря заявил об ожидании 6 млрд руб. прибыли по итогам всего года. В прошлом году завод показал убыток в размере 4,4 млрд руб., а последний раз о прибыли предприятие отчитывалось в 2012 году, когда удалось заработать 29,2 млрд руб.

Успех завода и бренда эксперт агентства «Автостат» Азат Тимерханов связывает с серьезным обновлением модельного ряда: «Линейка автомобилей Lada стала более современной и понятной в ценовом плане. Она имеет четкое разграничение по цене, а модели не конкурируют между собой». Также эксперт отметил, что на руку АвтоВАЗу играет экономическая ситуация, при которой модели Lada стоят дешевле, чем у конкурентов.

Пересаживаемся на кроссоверы

По расчетам специалистов аналитического агентства «Автостат», в 2018 году россияне купили около 730 тыс. кроссоверов разных классов, то есть доля SUV в общем объеме продаж легковых автомобилей превысила 40%. В количественном выражении сег-



АЛЕКСАНДР МИРИДОНОВ

мент кроссоверов вырос на 18%, в то время как массовый сегмент B — только на 6%, до 620 тыс. машин, что составляет 37% всего рынка. Следом с большим отрывом идут семейные автомобили и модели бизнес-сегмента (гольф-класс — 6% и D-класс — 5,5%).

Доля SUV в общих продажах легковых автомобилей растет с 2015 года, отмечает Виктория Синичкина из PwC. Причина — в условиях использования, говорит эксперт: «Недостаточно развитая дорожная инфраструктура, низкое качество дорожного полотна, сложные климатические условия на большей части территории России, а также незначительная разница в стоимости новых легковых автомобилей и SUV при более привлекательных потребительских качествах последних».

Владимир Мирошников из компании «Рольф» объясняет переход спроса от бюджетных моделей еще и сворачиванием программ господдержки: «Модели массовых брендов благодаря локализации производства попадали под действие государственных программ стимулирования спроса, но в 2018 году на фоне сворачивания этих программ спрос в нижнем ценовом сегменте существенно снизился. Зато активность покупателей начала восстанавливаться в среднем ценовом сегменте и премиум-классе».

Половина машин — в кредит

Национальное бюро кредитных историй (НКБИ) пока не обнародовало данные о доле автомобилей, купленных в кредит, за весь год, но, как заявил гендиректор НКБИ Александр Викулин, можно ориентироваться на 50%. Такие