

рождения цен и здесь не избежать. «Исходя из того, что средний уровень локализации в российском автопроме — примерно 40%, а доллар вырос уже на 20%, мы можем ожидать среднего роста цен на локализованные автомобили около 12%, — говорит Валерий Емельянов, аналитик инвестиционной компании «Фридом Финанс». — В наименьшей степени это коснется модельного ряда АвтоВАЗа, а также собираемых в России Renault и Nissan. Они могут подорожать на 5–8%. Это не убьет рынок, но отсечет покупателей, для которых переплата за бюджетные модели в 100–150 тыс. руб. окажется существенной. Так что под ценовым давлением окажутся не отдельные бренды, а конкретные предприятия. Например, модельный ряд производимых на «Автофрамосе» авто с его долей локализации под 80% будет продаваться лучше, чем у конкурентов. А калининградский «Автотор», имеющий порядка 20% локализации (производит Kia Sportage, Ceed и Cerato, Hyundai Elantra и Sonata), скорее всего, просядет по продажам сильнее других заводов».

Что же касается премиального класса, то, скорее всего, спрос здесь пострадает меньше всего, так как для покупателей таких машин рост цен будет не столь критичным. «Рынок бизнес-класса и премиальный сегмент по традиции будут жить своей жизнью, — продолжает Валерий Емельянов. — Рост цен там будет максимальным и может достигать 20%, но не исключено, что на этом фоне продажи в этом сегменте рынка не упадут, а даже вырастут».

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ КАРАНТИН

Помимо роста цен на российский авторынок будет негативно влиять и общая ситуация в мировом автопроме, производственные процессы которого оказываются парализованными из-за пандемии коронавируса. По злой иронии исторический очаг эпидемии китайский город Ухань является крупнейшим центром автопрома КНР, где расположены не только заводы таких мировых автогигантов, как General Motors, Nissan, Honda, Renault, Peugeot—Citroen, но и еще много предприятий, связанных с выпуском автомобильных комплектующих, которые потом отправляются на автомобильные заводы в разных уголках планеты. Сейчас эти предприятия начинают возвращаться к работе.

А вот в Европе волна остановки автомобильных заводов только началась: об остановке своих конвейеров на карантин в Маранелло один из первых объявил итальянский производитель спорткаров Ferrari, вслед за ним другой итальянский бренд, Lamborghini, приостановил конвейер своего предприятия в Сант-Агата-Болоньезе. Сейчас о производственных каникулах объявили уже большинство автопроизводителей в Старом Свете: Volkswagen, Renault, Volvo, Peugeot—Citroen временно закрывают свои заводы во Франции, Швеции, Великобритании, Польше, Испании, Германии.

В России тоже уже можно говорить о влиянии пандемии на сбой производственных процессов. Один из крупнейших российских производителей автобусов — завод «Волгабас», который расположен в Собинском районе Владимирской области (входит в холдинг «Баулин Моторс Групп»), вынужден был отправить в отпуск более 300 своих сотрудников из-за перебоев с поставками комплектующих из Китая. Зависимость от китайских компонентов признают и другие российские автопроизводители — например, на АвтоВАЗе еще в феврале создали оперативный штаб, который оценивает потенциальные риски для поставок и выработывает сценарии действий в случае негативного развития ситуации. А российский производитель грузовиков КамАЗ признает, что в конце марта и в апреле возможна корректировка производственных планов компании, если ситуация с поставками деталей из КНР не наладится.

«Риск сбоя поставок комплектующих реален, особенно если импортируются готовые изделия или их узлы. Впрочем, у российского производителя, как правило, есть определенный запас им-



ФОТО: АРМИ СПИТЕЛ

портных компонентов плюс определенный объем деталей в транзите и у поставщиков», — говорит Евгений Горелик, управляющий директор НПП «Итэлма» (один из ведущих российских производителей автокомпонентов).

«Опыт прошлых чрезвычайных ситуаций в глобальной экономике показал, что запас комплектующих на российских автомобильных заводах находится на уровне не менее месяца, а у поставщиков — до двух месяцев, — соглашается Павел Грибов, доцент кафедры экономической безопасности Института права и национальной безопасности РАНХиГС. — Таким образом, зона риска наступает в апреле-мае. Однако, учитывая динамику борьбы с коронавирусом в Китае, к этому периоду поставки могут возобновиться в достаточном объеме, хотя сейчас угроза перебоев поставок уже возникает с европейских заводов».

ВНОВЬ ПАДЕНИЕ Новые проблемы способны еще больше затормозить российский авторынок, который в последние годы и без того был нестабильным: после обвала рубля в 2014 году и последующего сжатия спроса почти в два раза в 2017-м продажи новых машин в России вроде бы опять поехали вверх, увеличившись на 12% и 13% в 2017-м и 2018-м. Однако в 2019 году продажи снова покатались вниз, сократившись на 2,3%, до 1,76 млн машин (см. график 2). В начале текуще-

го года Комитет автопроизводителей АЕБ прогнозировал дальнейшее снижение российского авторынка на 2%, однако падение курса национальной валюты может привести к более значимому падению — на 10–15%, до 1,65 млн машин.

Существуют и более пессимистичные прогнозы — например, аналитики «Автостата» предсказывают, что при падении стоимости нефти до \$30 за баррель российский авторынок может рухнуть более чем на 30%, до 1,08 млн машин, то есть до дна начала 1990-х годов. «Сейчас ситуацию на рынке можно сравнить с осенью 2014 года, — считает Денис Петрунин. — Тогда ажиотажный спрос на автомобили на фоне ожидающегося роста цен продержался полгода, к февралю 2015-го спрос был удовлетворен, в 2015–2016 годах рынок сокращался и только в 2017 году продемонстрировал рост. Сейчас возможен похожий сценарий, но ажиотаж будет меньше, поскольку закредиванность населения выше, свободных денег у людей меньше. Так что после краткосрочного всплеска покупательской активности и удовлетворения спроса на рынке возможно затишье и сокращение авторынка в 2020 году на 12–15%. При этом, вероятно, спрос частично сместится с новых автомобилей на автомобили с пробегом, которые также вырастут в цене вслед за новыми».

Впрочем, все мировые рынки сейчас едут вниз: по данным международной консалтинговой

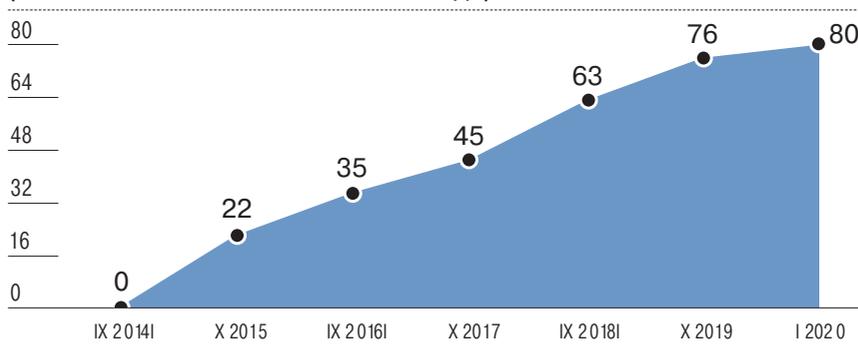
СРЕДНЕВЗВЕШЕННАЯ ЦЕНА НОВОГО ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ В РОССИИ СЕЙЧАС СОСТАВЛЯЕТ 1,55 МЛН РУБ., ПО СРАВНЕНИЮ С 2014 ГОДОМ СТОИМОСТЬ МАШИН В РФ ВЫРОСЛА ПОЧТИ НА 80%

компании LMC Automotive, мировой авторынок по итогам февраля упал почти на 20%, до 5,077 млн легковых и легких коммерческих автомобилей. При этом на крупнейшем мировом авторынке Китая, на который эпидемия обрушилась в конце января, спрос на автомобили был практически парализован: спрос по итогам февраля здесь упал на 80,4%. Не исключено, что Европу и Россию может ждать похожая удручающая статистика падения продаж из-за усиления антивирусного карантина и стремления населения не выходить из дома.

«Скорее всего, основные игроки авторынка будут ожидать уровня стабилизации курса рубля и сравнивать с заложенными в бизнес-планы параметрами, а далее уже принимать решения, — отмечает Алексей Токарев, президент и председатель правления РГС-банка. — Хотя вполне возможный сценарий ближайшего времени — это резкое падение спроса по причине простоя отсутствия желаний посещения автодилеров. Это хорошо видно по динамике продаж в других странах, где реализуется сценарий массового карантина и ограничения на передвижения населения. Очевидно, что покупка автомобиля в такой ситуации уходит на дальний план в приоритетах людей». ■

РОСТ ЦЕН НА НОВЫЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТО В РОССИИ (% ПО СРАВНЕНИЮ С СЕНТЯБРЕМ 2014 ГОДА)

ИСТОЧНИК: «АВТОСТАТ».



РИСК СБОЯ ПСТАВОК КОМПЛЕКТУЮЩИХ РЕАЛЕН, ОСОБЕННО ЕСЛИ ИМПОРТИРУЮТСЯ ГОТОВЫЕ ИЗДЕЛИЯ ИЛИ ИХ УЗЛЫ. ВПРОЧЕМ, У РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, КАК ПРАВИЛО, ЕСТЬ ОПРЕДЕЛЕННЫЙ ЗАПАС ИМПОРТНЫХ КОМПОНЕНТОВ ПЛЮС ОПРЕДЕЛЕННЫЙ ОБЪЕМ ДЕТАЛЕЙ В ТРАНЗИТЕ И У ПОСТАВЩИКОВ