

УДК 346.232

ТЕНДЕНЦИИ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОДАЖ

Орлова Е. А.

магистрант

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова

Россия, г. Москва

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы изменения на ранке продаж автомобилей. Анализируется влияние таможенных пошлин на автомобильный рынок, меры поддержки производителей и стимулирования покупательского спроса. Рассмотрены меры защиты отечественного производителя. Рассматриваются тенденции в связи со сложившейся экономической ситуацией.

Ключевые слова: автомобиль, спрос, поддержка, регулирование, пошлина, потребитель

TRENDS IN AUTOMOBILE SALES

Orlova E. A.

master student

Moscow State University. Mv Lomonosov

Russia, Moscow

Annotation

The article discusses the issues of change in the sales of cars. The impact of customs duties on the automotive market, measures to support manufacturers and stimulate consumer demand are analyzed. Considered measures to protect domestic producers. Trends in relation to the current economic situation are considered.

Keywords: car, demand, support, regulation, duty, consumer

Мировой финансовый кризис оказывает влияние на все отрасли экономики. Негативное влияние на развитие рынка оказывает падающий спрос, как следствие происходит спад производства и объема продаж. В настоящее время, российский автомобильный рынок значительно сократил объемы продаж. Правительством были приняты меры по поддержке отечественного производителя и стимулирования покупательского спроса на автотранспортные средства. Основной мерой повышения объема продаж было льготное кредитования, при предоставлении кредита на приобретение нового автомобиля государство покрывает расходы покупателя по кредиту в размере 2/3 ставки рефинансирования ЦБ РФ, поддержка действует для автомобилей стоимостью не более 350 тысяч рублей (впоследствии эта сумма была увеличена) [6]. Мера по защите отечественного производителя была в виде введения ставок таможенных пошлин на автомобили иностранного производства, ввозимых юридическими и физическими лицами. Принятие меры по поддержке отечественного производителя частично давали положительные результаты [9,12]. Во-первых, объемы выпуска автомобилей на территории России снижаются медленнее, чем объемы импорта – соответственно, сокращение персонала на российских автомобильных предприятиях протекает медленнее. В автомобилестроении было занято 491,1 тысяч человек, в настоящее время в отрасли работает около 410 тысяч человек, повышение таможенных пошлин на ввоз автотранспортных средств иностранного производства позволило сохранить тысячи рабочих мест. Если бы не введение новых пошлин, то сокращение рабочих мест было бы куда масштабнее, а численность рабочих сократилась бы. Во-вторых, от увеличения пошлин также выиграл бюджет. Так, за истекший период в государственный бюджет поступило на 2,7 млрд. рублей больше [2]. Если рассматривать влияние повышения таможенных пошлин по регионам России, то наиболее существенный спад импорта иностранных автомобилей произошел

на Дальнем Востоке, импорт в этом регионе практически прекратился. Проанализировав изменение таможенных пошлин на ввоз автотранспортных средств для физических лиц видно, ввоз стал нецелесообразным [3, 4]. При ввозе автомобиля с объемом двигателя 1497 куб. см. и сроком эксплуатации от 3 до 5 лет пошлина составляла 1€ за куб.см., а после повышения 1,7€ за куб. см., размер таможенной пошлины возрос с 1497€ до 2544,9€. Увеличение таможенной пошлины, на данную категорию автотранспортных средств, произошло на 70% [10]. Правительство вводило данную меру как временную, потом их действие было продлено на неопределенное время.

Результат от принятых Правительством мер не был ощутим в той мере, на какой они были первоначально рассчитаны. Это произошло по нескольким причинам: изначально в основной перечень автотранспортных средств по стоимости до 350 тысяч рублей, не попали автомобили, пользующиеся повышенным спросом. Программа льготного кредитования для многих моделей оказалась недоступна. В список попали 29 моделей автотранспортных средств, в том числе 6 иностранных моделей российской сборки. Впоследствии, после того как сумму увеличили до 600 тысяч рублей перечень автотранспортных средств доступных этой программе расширился, в него попали 50 моделей автотранспортных средств, в том числе 12 иностранных моделей российской сборки [5]. Негативное влияние на динамику продаж оказалось то, что автопроизводители, чьи модели по стоимости были ниже, после изменения предельного размера стоимости доступной для государственного субсидирования значительно увеличили стоимость своих автомобилей [7, 8]. В следствие не удалось достигнуть планируемых объемов продаж, планировалось, что данная программа стимулирует продажи в объеме 150 000 ед., а по итогу было продано около 70 000 автомобилей. Эту программу поддержки автомобильной промышленности Правительство продолжало несколько лет. В рамках антикризисной программы поддержки и

развития автомобильной промышленности особое место занимают государственные закупки автомобильной техники федеральными органами исполнительной власти, на приобретение автотранспортных средств было потрачено 15,5 млрд. рублей, а Субъектами Федерации 30 млрд. рублей. Фактически каждый 10-й коммерческий автомобиль, был приобретен государством.

Еще в 2010 году начинает действовать новая программа по стимулированию продаж легковых автомобилей [11]. Цель этой программы в том, чтобы владельцы автотранспортных средств со сроком эксплуатации более 10 лет приобрели новые автомобили отечественной сборки. При сдаче в утилизацию автомобиля со сроком эксплуатации более 10 лет, владельцу выдавался сертификат номиналом 50 000 рублей, который впоследствии можно было зачесть в счет стоимости нового автомобиля отечественной сборки. В связи с большим объемом поддержанных автотранспортных средств и отсутствием инфраструктуры утилизации возникает много вопросов по возможности реализации данной программы. По данным агентства «АВТОСТАТ» из 34,4 млн. ед. зарегистрированных автомобилей 19,6 млн. ед. составляют автомобили со сроком эксплуатации более 10 лет. Состояние парка грузовых автомобилей более негативно, чем у легковых автомобилей, около 80% составляют грузовые автомобили, выпущенные до 1 января 1999г. [1]

Перспективы российского автомобильного рынка в целом не очень оптимистичны. Финансовый кризис продолжается и тенденция его развития неизвестна. Поддерживать широкий модельный ряд, предоставлять скидки способны только крупные производители автотранспортных средств, и то не все. При сложившейся ситуации 2019 год будет сложным не только для автомобильного рынка, но и для других сфер экономики. Чтобы преодолеть спад производства и продаж, необходимы более эффективные меры по стимулированию спроса.

Библиографический список:

1. Аналитическое агентство АВТОСТАТ. [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <http://www.autostat.ru> (дата обращения: 15.06.2019)
2. Горностаев И.А., Улицкий М.П. Пути снижения инвестиционного риска транспортной организации. Экспертный анализ рисков/ И.А. Горностаев, М.П. Улицкий// Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. -2017. - № 1 (11). - С. 12
3. Постановление Правительства РФ №166 от 29.03.2005 г. «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки». [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <http://base.garant.ru/12139421/> (дата обращения: 15.06.2019)
4. Приказ Минпромторга РФ № 319 от 23.04.2010 «Об утверждении стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2020 года». [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: <http://base.garant.ru/199256/> (дата обращения: 15.06.2019)
5. Сайт Ассоциации европейского бизнеса (АЕВ) [Электронный ресурс].- Режим доступа — URL: <https://www.aebrus.ru> (дата обращения: 15.06.2019)
6. Сайт Минпромторг [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL:<http://minpromtorg.gov.ru/press-centre/news/> (дата обращения: 17.06.2019)
7. Тихомиров Е.Ф. Методологические вопросы развития транспорта в условиях рыночной экономики/ Е.Ф. Тихомиров // Бюллетень транспортной информации. - 2010. - №3 - С.3-6.
8. Хмельницкий А.Д. Роль автомобильного транспорта в производственно-социальной инфраструктуре России и перспективы его развития/ А.Д. Хмельницкий// Russian Journal of Management. - 2014. - Т. 2. № 6. - С. 303-310.
9. Чириканова Е.А. Государственная поддержка автомобильного рынка России в условиях спада объемов продаж/ Е.А. Чириканова // Автомобильная промышленность. - 2015. - № 7. - С. 1-2.

10. Чириканова Е.А. Зарубежная практика регулирования автомобильного рынка с использованием налоговых механизмов/ Е.А. Чириканова// Автомобильная промышленность. - 2015. - № 9. - С. 37-39.
11. Чириканова Е.А. Экономические изменения налогообложения транспортных средств в Российской Федерации/ Е.А. Чириканова// ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. - 2017. - № 3. - С. 111-119.
12. Global Automotive Tax Guide 2014/ Published by PwC// [Электронный ресурс]. — Режим доступа — URL: www.pwc.com (дата обращения: 15.06.2019)

Оригинальность 91%