



29 мая 2020 г.

О направлениях господдержки автопрома в условиях кризиса

Автомобильная промышленность не является основным получателем поддержки в условиях текущего кризиса, однако медленные темпы восстановления спроса могут потребовать более активных действий со стороны государства. В условиях снижения покупательной способности населения актуальной мерой поддержки спроса на авторынке для России становятся прямые субсидии на покупку автотранспорта, а также меры, направленные на снижение зависимости от импорта и локализацию производства автокомпонентов с целью повышения доступности автомобилей в стране.

Последние данные за апрель 2020 г. показали существенное снижение продаж автомобилей на всех ведущих мировых рынках – от -30% в Японии до -76% в Европе. Темпы падения продаж легковых автомобилей и LCV в России оказались сопоставимы с европейскими (72,4%). Продажи автомобилей в Китае, в котором карантинные ограничения были введены на 2-3 месяца раньше по сравнению с остальным миром, показывают, что надеяться на V-образное восстановление, когда продажи существенно растут за счет отложенного спроса, не приходится. С одной стороны, после снятия ограничений темпы снижения продаж быстро замедлились (с -80,6% в феврале до -2,6% в апреле). С другой стороны, недельные данные за май показывают, что темпы снижения продаж сохраняются на уровне 3-5%. Кроме того, достаточно быстрое восстановление показателей продаж в Китае могло быть связано с расширением скидок и других промо-акций со стороны автопроизводителей и дилеров, что негативно скажется на показателях рентабельности отрасли. Обращает на себя внимание также тот факт, что продажи коммерческих автомобилей в стране показали существенный рост в апреле (+31,6%), который вряд ли был возможен без активных усилий государства по скорейшему запуску инфраструктурных проектов и строительства, а также без стимулирования банковского кредитования, что еще раз указывает на ведущую роль государства в поддержке экономической активности в текущих условиях.

Практически во всех странах мира автомобильная промышленность не была в числе основных получателей средств, выделенных на спасение экономики в период наиболее острой фазы эпидемической ситуации. Однако сейчас поддержка может быть увеличена на фоне призывов автопроизводителей и объявления ими планов по оптимизации расходов, в том числе на персонал. Например, Франция планирует выделить на поддержку отрасли 8 млрд. евро. В США представители отрасли выступают за возвращение программы утилизации автомобилей, которая действовала в стране после мирового финансового кризиса 2008-2009 годов. За возвращение аналогичной программы выступают и автопроизводители в Германии. В Китае местные производители призывают власти страны ослабить действующие в городах ограничения на покупку новых автомобилей, которые приводят к тому, что новым покупателям часто приходится ждать месяцы и даже годы для того, чтобы получить право на регистрацию транспортного средства.

В России на фоне кризиса государственная поддержка автопрома была увеличена за счет планов по расширению государственных закупок, а также программ льготного кредитования. Однако в текущих условиях роста безработицы и снижения доходов населения поддержка рынка за счет автокредитов может быть не так эффективна, как прямое стимулирование продаж в виде предоставления субсидий на покупку новых автомобилей. Кроме того, аналогичная программа утилизации уже действовала в России в 2010-2011 гг. и доказала свою эффективность. Кроме того, с момента окончания ее действия прошло уже достаточно времени, а значит успел накопиться отложенный спрос со стороны автовладельцев, которые хотели бы заменить свой старый автомобиль на новый с доплатой от государства.

Помимо снижения покупательной способности населения в условиях кризиса, еще одной актуальной проблемой для России остается удорожание автомобилей на фоне снижения курса рубля и сохраняющейся зависимости от импортных компонентов. Данные Росстата показывают, что цены на автомобили с 2015 года росли опережающими темпами по сравнению с ценами на жилье, которые в меньшей степени завязаны на стоимость импортных материалов. Цены на автомобили увеличились за этот период на 30-40%, в то время как цены на жилье в среднем по России выросли на первичном рынке на 24%, а на вторичном – только на 4%. При этом государство активно поддерживает ипотеку, а не автомобильные продажи. Для исправления сложившейся тенденции необходимо существенно расширить поддержку российских автопроизводителей, которые реализуют проекты по локализации производства автокомпонентов. В противном случае существенного роста потребления автомобилей в стране, а значит и поддержания и расширения производства, занятости и налоговых поступлений от автопрома добиться так не удастся, несмотря на все меры по стимулированию спроса.

Контакты

www.icss.ru

Россия, 119180, Москва,
ул. Большая Полянка, д.23/1

Тел.: +7 495 995-11-35

Факс: +7 495 995-11-36

E-mail: mail@icss.ac.ru

© Институт комплексных стратегических исследований. Все права защищены.
