

ПРОГНОЗЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В 2013 ГОДУ

Материалы рабочего заседания 28 марта 2013.

Михаил Сокол
эксперт авторынка, автор книги «Маркетинг на рынке легковых автомобилей»

Специалисты авторынка делают прогнозы развития рынка новых легковых автомобилей в 2013 году в связи с введением специальных пошлин.

На заседании клуба маркетологов автомобильного бизнеса Украинской Ассоциации Маркетинга председатель клуба - эксперт авторынка **Михаил Сокол** - представил прогноз рынка новых легковых автомобилей в Украине на 2013 год с учетом введения специальных пошлин.

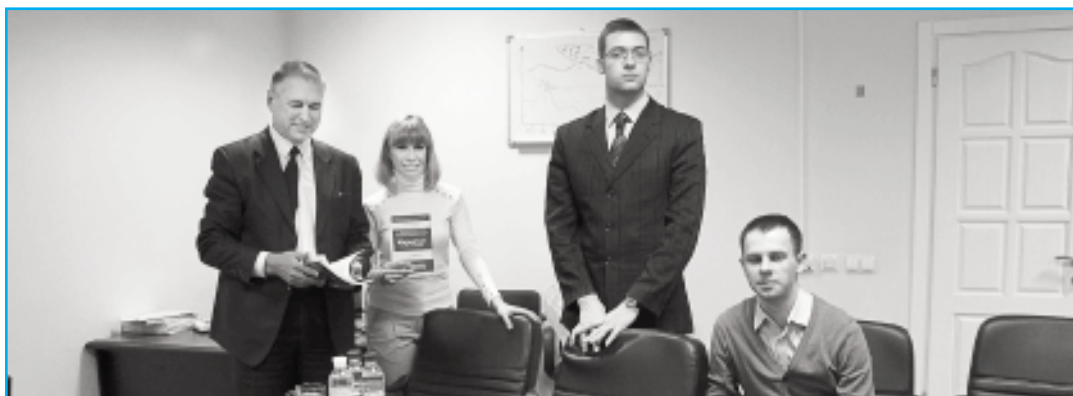
Михаил Сокол: Минимальные меры, которые принимает правительство Украины по защите своего производства автомобилей, никак не могут сравниться с защитными мерами других стран мира.

Например:

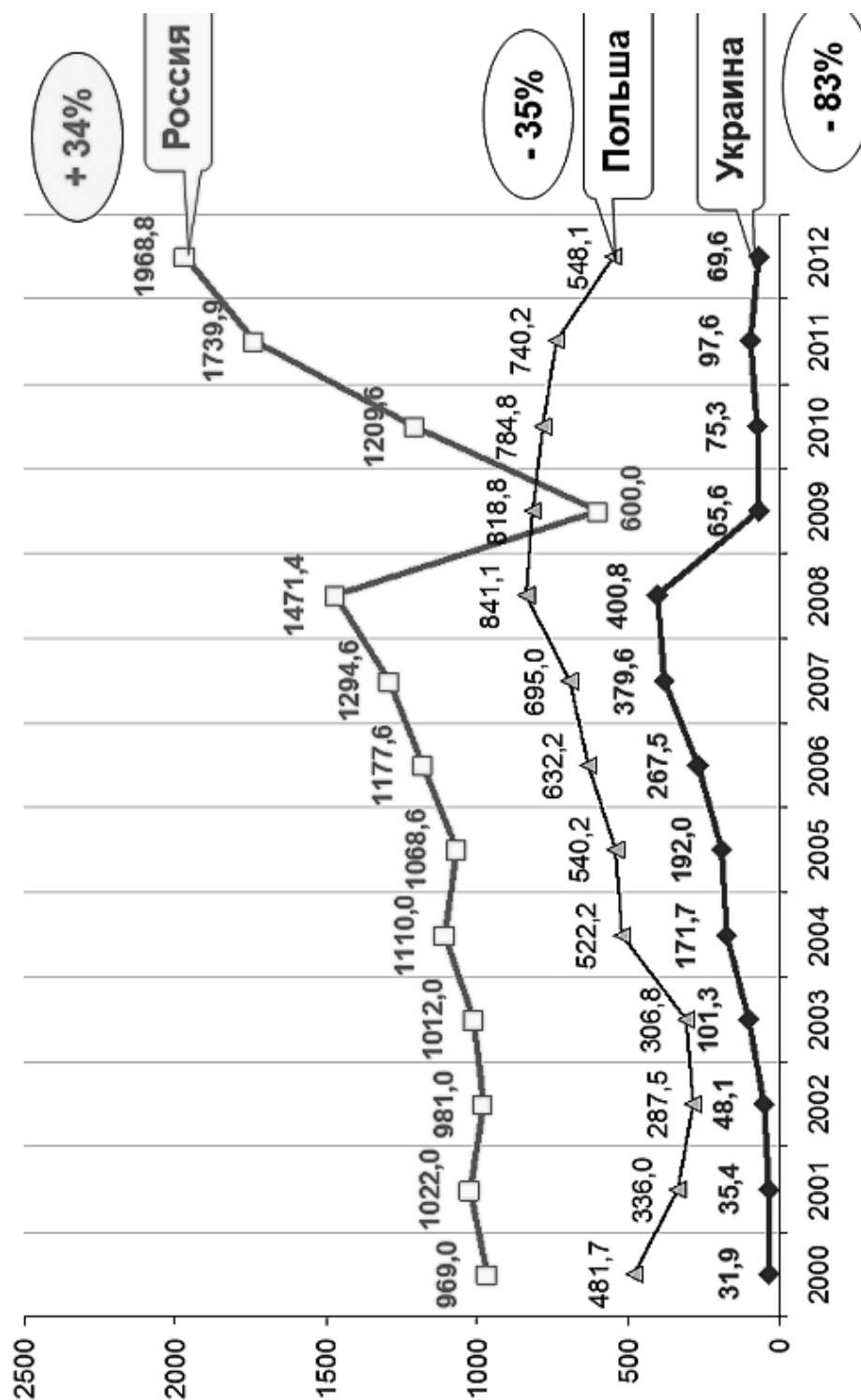
Япония. В этой стране — мировом экспортере автомобилей, на первый взгляд нет таможенных барьеров для ввоза новых легковых автомобилей. Но японское правительство защищает свой рынок другими способами. Европейские автогиганты несмотря на мощную пра-

вительственную поддержку своих стран не могут «прорваться» со своими автомобилями на рынок Японии — у японцев свои собственные «особые» стандарты для автомобилей по безопасности и выхлопам, которым (как ни странно) не соответствуют европейские автомобили. Кроме того, машины европейского производства не подпадают под льготное налогообложение, как автомобили японских автопроизводителей. Это особенно «раздражает» европейцев, рассчитывающих на дальневосточный рынок, поскольку уровень спроса на автомобили в Европе сейчас самый низкий за последние два десятилетия.

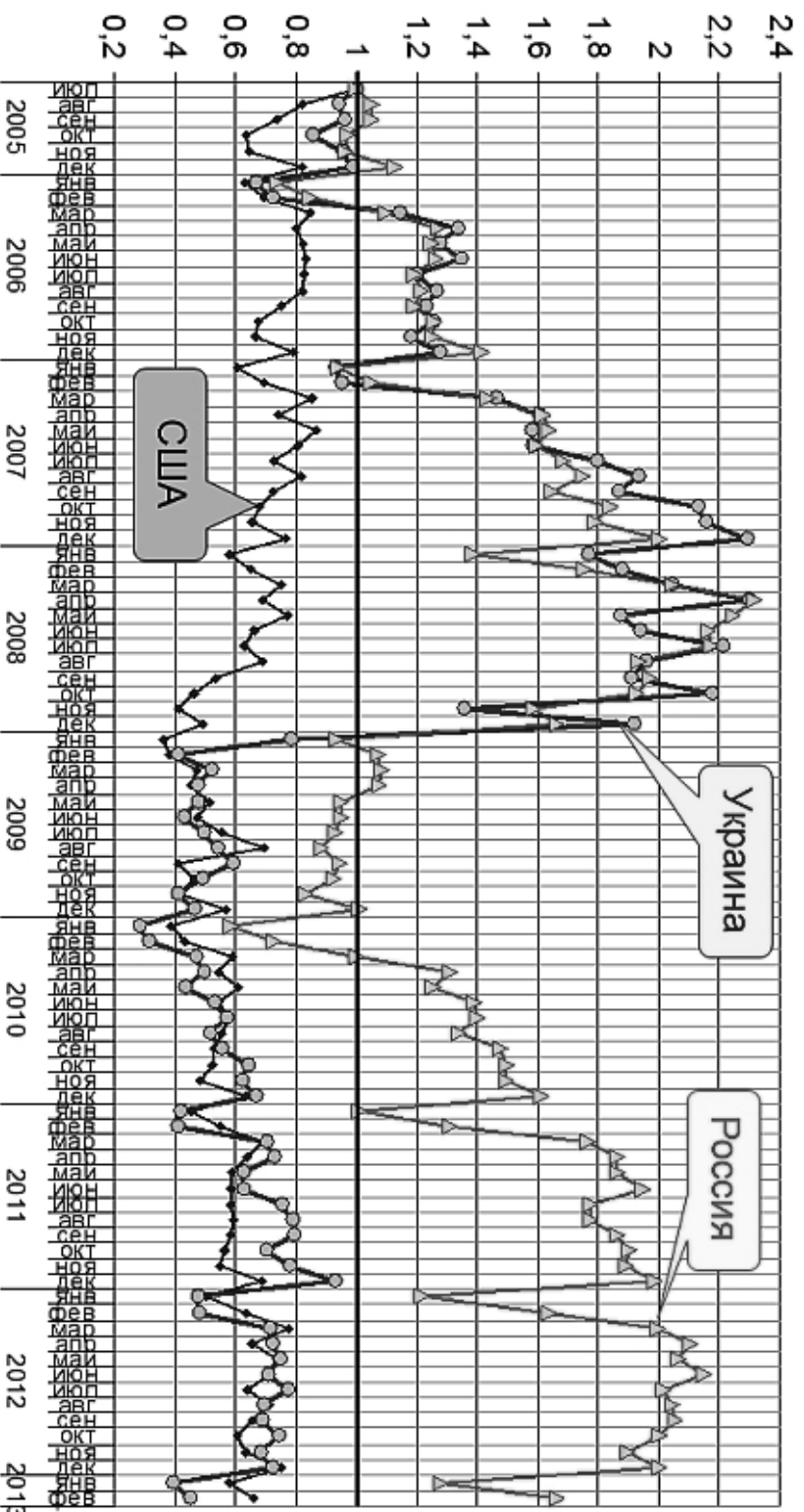
Справка: В Японии существует категория «легких» автомобилей — Kei cars, владельцам которых предоставляются налоговые льготы. Большинство европейских конкурентов не соответствуют жестким требованиям к этой категории и поэтому не могут успешно бороться на местном рынке.



**Новая «автомобильная политика» производства легковых автомобилей
 в Украине, России, Польше 2000 – 2012гг. Тыс.шт.**



Динамика изменений «Индексов рынков новых легковых автомобилей стран: Украины, России и США» с июля 2005г. по февраль 2013г.



Метод: База сравнения – июль 2005года. Фактическое значение рынка за каждый месяц соотносится к значению рынка июля 2005года

Китай. Китай вступив в ВТО в 2001 году с таможенными пошлинами на автомобили в размере 80%. В 2012 году в Китае действуют таможенные пошлины в отношении продукции зарубежного автопрома в размере от 25% до 35% в зависимости от ввозимых автомобилей.

Россия, если судить по объему производства автомобилей в 2012 году по сравнению с докризисным 2008 годом, выбрала стратегию «Поддержки отечественных автопроизводителей». См. рис.1.

Ирина Лылык: Чья стратегия поддержки отечественных автопроизводителей с Вашей точки зрения оказалась наиболее эффективной?

Михаил Сокол:

- ◆ Благодаря выбранной правильной успешной стратегии производство автомобилей в России увеличилось в 2012 году на 34 процента по сравнению с предкризисным 2008 годом.
- ◆ Член Евросоюза – Польша уменьшила производство автомобилей в 2012 году на 35% по сравнению с предкризисным 2008 годом. Менее эффективная стратегия была в Украине.
- ◆ Национальное производство автомобилей в Украине в 2012 году было меньше на 83 процента, по сравнению с предкризисным 2008 годом.

Россия более эффективно способствует развитию внутреннего автопрома, что в свою очередь стимулирует зарубежных автомобилестроителей увеличивать свое производство на территории России.

Индекс рынка новых легковых автомобилей России показывает уровень эффективности такой стратегии по сравнению с индексами рынков Украины и США (рис.2)

Меры, предпринимаемые правительством Украины по защите своего рынка можно вводить по правилам Всемирной торговой организации (ВТО). Нет никаких препятствий, кроме «украинского

лобби» зарубежных автопроизводителей, для того, чтобы Украина ввела подобные меры, в том числе, и спецпошлины. Это правильное решение позволит поддерживать автозаводы в Украине и создаст предпосылки для прихода в Украину новых авто производителей с большими инвестиционными программами.

Повышение пошлин на иномарки всегда хорошо влияло на внутреннее производство автомобилей государств, которые их вводили. Например: в Индии, в Бразилии, в Китае, в России.

◆ Впрочем, и сейчас, к примеру, в Китае пошлины выше, чем в России – 35%. И это, кстати, не мешает Китаю состоять в ВТО.

◆ В Индии, которая является членом ВТО с 1995 года – пошлина на ввоз авто 162%

◆ В Украине, после начала действия специальных пошлин, суммарная пошлина все равно будет меньше, чем в России.

Рынок Украины стал уменьшаться задолго до появления информации в прессе о введении специальных пошлин. Мы наблюдаем как «падают» все основные рынки в Европе, в том числе и в Украине. Наш украинский рынок стал уменьшаться вслед за тенденцией «падения» самого крупного европейского рынка – рынка Германии.

На рынок Украины влияет мировой финансовый кризис и отсутствие эффективной стратегии поддержки национальных автопроизводителей.

Если говорить о перспективах рынка новых легковых автомобилей Украины на 2013 год, то эксперты авторынга прогнозируют, что объемы рынка от введения пошлин никак не изменятся, а останутся в тех же прогнозных значениях – 180 тысяч автомобилей. (ошибка прогноза «+/-» 15%)..