

## О ВОССТАНОВЛЕНИИ АВТОРЫНКА ГОВОРИТЬ НЕ ПРИХОДИТСЯ

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, 06 ноября 2009 г.

По оценкам некоторых СМИ и интернет-изданий, автомобильный рынок начал восстанавливаться. Одним из поводов для такого заключения стало снижение процентных ставок по автокредитам. И хотя некоторые банки действительно приступили к снижению ставок, о восстановлении рынка говорить пока рано: этот факт – не следствие восстановления рынка, а необходимое условие такого восстановления. Необходимое, но не единственное. Среди основных мер, стимулирующих развитие рынка, но которые сегодня должным образом не работают, можно назвать следующие:

- минимально возможные объем первоначального взноса и требования к доходам заемщика;
- развитие технологий стимулирования продаж.

Обе меры, подтвердившие свою эффективность в период развития рынка в 2006-2008 гг., зависят от политики самих банков, которые, с одной стороны, хотели бы расширить клиентскую базу и увеличить кредитный портфель, но, с другой стороны, "плохих" долгов у них и так достаточно. Третий фактор включает в себя финансовые программы самих производителей, а также различные акции – от "бесплатного" набора автомобилиста до "бесплатных" ксенонных фар. Оптимизация таких программ зависит только от производителей и их целевой аудитории, и в условиях кризиса новые подобные опции оказали бы продажам значительную поддержку.

Поскольку развитие возможно только на основе действия комплекса перечисленных мер, а сегодня ни одна из них не работает, о восстановлении рынка говорить не стоит. Продолжающееся снижение доходов населения только усугубляет ситуацию.

Между тем необходимо обратить внимание на появившиеся косвенные признаки скорого улучшения на рынке. Во-первых, иностранные производители следуют известной русской поговорке "готовь сани летом". Популярные в России Chevrolet, Mazda и Opel обновили свои модели (Mazda 3, Astra) и даже выпустили новые (Chevrolet Cruze). Во-вторых, Volkswagen запустил собственный завод и совсем скоро предложит широкий ассортимент модельного ряда VW и Skoda, рассчитывая на значительную долю рынка "российских" иномарок. В-третьих, в связи с отказом от выпуска Opel Astra на мощностях завода в Шушарах (Ленобласть) GM готова собирать эту популярную модель на "Автоторе" (Калининградская область).

Для АВТОВАЗа кризисное состояние рынка может быть даже выгодно – в период снижения доходов спрос в сегменте экономкласса традиционно возрастает. В таких условиях конкурентоспособность российского производителя подкрепляется государственной поддержкой (субсидирование процентных ставок, ввозные пошлины на подержанные иномарки, финансовые вливания<sup>1</sup>) и сравнительно низкой ценой даже на топовую модель Lada Priora.

О выходе авторынка из кризиса будут сигнализировать сразу несколько событий: снижение процентных ставок, сокращение объема первоначального взноса, упразднение сложностей с одобрением кредита. И все это должно сопровождаться ростом денежных доходов населения. Пока же, судя по тому, что модельный ряд снова обновляют, в скорое восстановление верят только автопроизводители.

---

<sup>1</sup> Первый транш выделенной госпомощи составил 25 млрд руб., второй запланирован в объеме почти 55 млрд руб.