

Мировой рынок автомобилей в современной глобальной экономике

Изучение тенденций развития товарных рынков позволяет своевременно выявить те изменения, которые происходят в процессе производства и международной торговли экспортируемым или импортируемым продуктом (или товарной группы). При проведении исследования определяют, какие страны на данном товарном рынке играют решающую роль в качестве производителей и потребителей, экспортеров и импортеров.

Мировая торговля автомобильной продукцией в 2015 г. занимает практически 36 % от общемировой торговли товарами и по объемам экспорта составила 5,97 млрд. долл. США [1].

Мировой автомобильный рынок включает региональные автомобильные рынки и автомобильные рынки отдельных стран, на которых действуют основные транснациональные корпорации автопроизводителей. Среди основных современных рынков выделяют рынки промышленно развитых стран (Северная Америка, Европа и Япония), развивающихся стран (страны АСЕАН, в том числе Индия и Китай) и стран с переходной экономикой, в первую очередь России [2].

Данные для анализа мирового рынка стран-производителей автомобилей представлены в табл. 1.

Таблица 1 – ТОП-30 стран - производителей автомобилей

№	Страна	2013 г.		2014 г.			2015 г.		
		шт.	уд вес, %	шт.	уд вес, %	изм. к 2013г.	шт.	уд вес, %	изм. к 2014 г.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Китай	22116825	25,2	23731600	26,4	+7,3%	24503326	27,0	+3,3%
2	США	11066432	12,6	11660702	13,0	+5,4%	12100095	13,3	+3,8%
3	Япония	9630181	11,0	9774665	10,9	+1,5%	9278238	10,2	-5,1%
4	Германия	5718222	6,5	5907548	6,6	+3,3%	6033164	6,6	+2,1%
5	Южная Корея	4521429	5,2	4524932	5,0	+0,1%	4555957	5,0	+0,7%
6	Индия	3898425	4,4	3844857	4,3	-1,4%	4125744	4,5	+7,3%
7	Мексика	3054849	3,5	3368010	3,8	+10,3%	3565469	3,9	+5,9%

Продолжение табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8	Бразилия	3712380	4,2	3146386	3,5	-15,2%	2429463	2,7	-22,8%
9	Испания	2163338	2,5	2402978	2,7	+11,1%	2733201	3,0	+13,7%
10	Канада	2379834	2,7	2394154	2,6	+0,6%	2283474	2,5	-4,6%
11	Россия	2192245	2,5	1887193	2,1	-23,0%	1384399	1,5	-26,6%
12	Таиланд	2457057	2,8	1880587	2,1	-23,5%	1915420	2,1	+1,9%
13	Франция	1740220	2,0	1821464	2,0	+4,7%	1970000	2,2	+8,2%
14	Велико- британия	1597872	1,8	1598879	1,8	+0,1%	1682156	1,9	+5,2%
15	Индонезия	1206368	1,4	1298523	1,4	+7,6%	1098780	1,2	-15,4%
16	Чехия	1132931	1,3	1251220	1,4	+10,4%	1303603	1,5	+4,2%
17	Турция	1125534	1,3	1170445	1,3	+4,0%	1358796	1,5	+16,1%
18	Иран	743680	0,8	1090846	1,2	+46,7%	982337	1,1	-9,9%
19	Словакия	975000	1,1	971160	1,1	+1,8%	1000001	1,1	+3,0%
20	Италия	658206	0,8	697864	0,8	+6,0%	1014223	1,1	+45,3%
21	Аргентина	791007	0,9	617329	0,7	-22,0%	533683	0,6	-13,5%
22	Малайзия	601407	0,7	595134	0,7	-1,0%	614671	0,7	+3,3%
23	Польша	590159	0,7	593504	0,7	+0,6%	660603	0,7	+4,3%
24	Южная Африка	545913	0,6	566083	0,6	+3,7%	615658	0,7	+8,8%
25	Бельгия	503504	0,6	516831	0,6	+2,6%	409340	0,5	-20,8%
26	Венгрия	321287	0,4	437599	0,5	+36,2%	495370	0,5	+13,2%
27	Румыния	410997	0,5	391434	0,4	-4,8%	387177	0,4	-1,1%
28	Тайвань	338720	0,4	379223	0,4	+12,0%	351085	0,4	-7,4%
29	Узбекистан	246641	0,3	245660	0,3	-0,4%	185400	0,3	-24,5%
30	Другие	1155335	1,3	1009655	1,1	-12,6%	1209750	1,3	+19,8%
	Всего	87595998	100	89776465	100	+2,5%	90780583	100	+1,1%

По данным Международной организации производителей автомобилей (ОИСА) [3] мировой объем производства автомобилей за период 2013-2015 гг. увеличился на 3184585 ед. и составил в 2015 г. всего 90780583 ед. Темпы роста производства составили: в 2014 г. +2,5%, в 2015 г. +1,1%. Самыми крупными странами-производителями автомобилей стали Китай, США, Япония, Германия и Южная Корея. В этих странах, за исключением Японии, также отмечен рост производства автомобилей. Китай – крупнейший производитель автомобилей. В 2014 г. в Китае произведено 23732 тыс. шт., что составило 26,4% мирового производства легковых автомобилей. По сравнению с 2013 г. Китай увеличил количество произведенных автомобилей на 7,3%. В 2015 г. доля Китая среди автопроизводителей увеличилась до 27% (24503 тыс. ед., что на 3,3% больше чем в 2014 г.). США на втором месте в списке автопроизводителей – 12100 тыс.

ед. и 13,3 % мирового рынка производителей автомобилей в 2015 г. против 11066 тыс. ед. и 12,6% рынка в 2013 г.; темпы роста составили в 2015 г. +3,8%, в 2014 г. +5,4%. Япония занимает третье место среди стран-автопроизводителей: в 2014 г. производство автомобилей выросло по сравнению с 2013 г. на 1,5% и составило 9774,6 тыс. ед., при этом доля Японии на мировом рынке автопроизводителей снизилась с 11% в 2013 г. до 10,9% в 2014 г.; в 2015 г. производство автомобилей в Японии снизилось на 5,1% и занимаемая доля мирового рынка сократилась до 10,2%. На четвертом месте в списке автопроизводителей находится Германия, стабильно занимая 6,6% мирового рынка; объем производства постоянно увеличивается +3,3% в 2014 г. и +2,1% в 2015 г. (6033 тыс. ед.). Пятое место принадлежит Южной Корее (5% рынка в 2014-2015 гг.) с объемом производства 4556 тыс. шт. в 2015 г.

В целом с 2000 г. по 2015 г. в мире двадцатью наиболее крупными производителями было выпущено 777 млн. автомобилей, причем их общее производство в 2015 г. на 60 % превысило объемы 2000 г., табл. 2.

Таблица 2 – Объемы производства автомобилей ведущих стран мира в отрасли, тыс. шт. [3]

№	Страна	2000г.	2005г.	2007г.	2008г.	2009г.	2010г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.
1	Китай	2069	5718	8882	9299	13791	18265	19272	22116	23732	24503
2	США	12800	11947	10781	8672	5709	7743	10336	11066	11661	12100
3	Япония	10141	10800	11596	11576	7934	9629	9943	9630	9775	9278
4	Германия	5527	5758	6213	6046	5210	5906	5649	5718	5908	6033
5	Южная Корея	3115	3699	4086	3827	3513	4272	4562	4521	4525	4556
6	Индия	801	1639	2254	2332	2642	3557	4175	3899	3845	4126
7	Мексика	1936	1684	2095	2168	1561	2342	3002	3054	3368	3565
8	Бразилия	1682	2531	2977	3216	3183	3382	3403	3712	3146	2429
9	Испания	3033	2753	2890	2542	2170	2388	1979	2163	2403	2733
10	Канада	2962	2688	2579	2082	1490	2068	2463	2380	2394	2284
11	Россия	1206	1355	1660	1790	725	1403	2233	2192	1887	1384
12	Таиланд	412	1123	1287	1394	999	1645	2429	2457	1880	1915
13	Франция	3348	3549	3016	2569	2048	2229	1968	1740	1821	1970
14	Великобритания	1814	1803	1750	1650	1090	1393	1577	1598	1599	1599
15	Индонезия	293	501	412	601	465	703	1053	1206	1299	1099
16	Чехия	455	602	939	947	983	1076	1179	1133	1251	1304
17	Турция	431	879	1099	1147	870	1095	1073	1125	1170	1358
18	Иран	278	1077	997	1274	1394	1599	1000	744	1091	982
19	Словакия	182	218	571	576	461	562	927	975	971	1000
20	Аргентина	340	320	545	597	513	717	764	791	617	534
Всего		52822	60642	66630	64305	56751	71974	78987	82220	84343	84752

В числе развитых стран – крупных автопроизводителей выделяются США, Япония, Германия, Великобритания, Канада, в которых объемы производства автомобилей остаются практически неизменными, а также Францию и Испанию, которые сократили объемы производства автомобилей на 46% и 21% соответственно по сравнению с 2000 г. Среди развивающихся стран, вошедших в TOP-20 отрасли, фигурируют Китай, Индия, Мексика, Бразилия, Индонезия, Таиланд.

Как видно из табл. 2, за последние 15 лет объем производства автомобилей в Китае увеличился в 11,85 раза – от 2069 тыс. ед. в 2000 г. до 24503 тыс. ед. в 2015 г. Объемы производства автомобилей в США не изменились – около 12000 тыс. ед. в год. Объем производства автомобилей в Японии в 2015 г. снизился по сравнению с 2000 г. на 8,5% и составил 9278 тыс. ед. Китай, Индия, Мексика, Индонезия, Таиланд демонстрируют значительное увеличение объемов автопроизводства за период 2000-2015 гг.: Китай – на 1085%, Индия – на 415%, Мексика – на 84%, Индонезия – на 275%, Таиланд – на 365%.

По странам мира динамика производства автомобилей неоднородна. Из первой десятки стран-производителей автомобилей рост производства показали Китай, США, Япония, Германия, Мексика, Испания. Сохранили объемы Канада и Южная Корея, Индия (хотя в 2014 г. наблюдался спад производства на 1,5%, в 2015 г. существенный рост – по сравнению с 2014 г. на 7,3%). Бразилия снизила объем производства – в 2014 г. по сравнению с 2013 г. на 15,3%, в 2015 г. по сравнению с 2014 г. на 22,8%. и 1,5% соответственно. В десятку стран, которые демонстрировали значительный рост объемов производства автомобилей, вошли Иран, Венгрия, Испания, Чехия, Мексика, Китай, Италия.

Анализ данных о производстве легковых и коммерческих автомобилей в 2014г. по странам мира [4] показал: в 2014 г. произведено 67,53 млн. легковых автомобилей, что составляет 75,2% от общего количества произведенных автомобилей, а также больше выпуска 2013 г. на 2,6%. Лидерами производства легковых автомобилей являются Китай – 19,92 млн. шт. (29,5% мирового

производства легковых автомобилей), Япония – 8,28 млн. шт. (12,3%), Германия – 5,6 млн. шт. (8,3%), США – 4,25 млн. шт. (6,3%), Южная Корея – 4,12 млн. шт. (6,1%). В первую десятку производителей легковых автомобилей вошли также Индия, Бразилия, Мексика, Испания и Россия.

Авторынок Китая является самым крупным в мире. Если в среднем по России и Германии за год приобретается около 3 млн. автомобилей, в США – 14 млн., то жители Китая возглавляют всемирный рейтинг по величине продаж автотранспортных средств, покупая порядка 19 млн. машин в год. Поэтому, если раньше производители автомобилей стремились открыть производство в Северной Америке, теперь их внимание нацелено на Китай.

США также являются лидерами мирового производства и продажи автомобилей. Как страна-автопроизводитель США представлены мировыми лидерами General Motors (GM), Ford Motor Co. и Chrysler Group.

Европа представлена автопроизводителями Германии (Daimler-Benz AG, Volkswagen AG, BMW, Porsche), Франции (группа PSA Peugeot Citroen и Renault), Италии (Fiat Auto) и Швеции (Saab Automobile и Volvo Car AB).

Автомобильный рынок Азии представляют ведущие автопроизводители Японии – Toyota Motor Co., Honda, Nissan Motor Co., Mitsubishi Motors, Subaru, Mazda, Suzuki), Республики Корея (Hyundai Motors, Kia Motor, Daewoo), Индии (Tata Motors) и Китая (Geely, FAW, ZX Auto) [5].

Данные для анализа мирового рынка компаний-производителей автомобилей представлены в табл. 3, перечень которых составлен по отчету Международной организации производителей автомобилей (OICA).

Таблица 3 – Объемы производства автомобилей по 10-ТОП крупнейшим компаниям – автопроизводителям, млн. шт. [3]

№	2012 год		2014 год	
	Фирма-производитель, страна	Объем выпуска, из них легковых	Фирма-производитель, страна	Объем выпуска, из них легковых
1	2	3	4	5
1	Volkswagen, Германия	9,25 / 8,58	Toyota Motor, Япония	10,29 / 7,84

1	2	3	4	5
2	Toyota, Япония	10,1 / 8,38	Volkswagen Group, Германия	10,1
3	General Motors, США	9,29 / 6,6	General Motors, США	9,92
4	Hyundai, Южная Корея	7,12 / 6,76	Renault-Nissan Alliance, Франция - Япония	8,47
5	Ford, США	5,59 / 3,12	Hyundai Motor Group, Ю.Корея	7,71
6	Nissan, Япония	4,89 / 3,83	Ford Motor, США	6,32
7	Honda Motor Co, Япония	4,11 / 4,08	Fiat-Chrysler, Италия - США	4,75
8	PSA Peugeot- Citroen, Франция	2,91 / 2,55	Honda Motor, Япония	4,36
9	Suzuki Motor, Япония	2,89 / 2,48	PSA Peugeot-Citroen, Франция	2,94
10	Renault, Франция	2,68 / 2,30	Suzuki, Япония	2,88

Корпорация Toyota Motor, General Motors и Volkswagen соперничали в борьбе за первое место в течение многих лет. Лидирующее положение Toyota в 2014 г. обеспечено небольшим преимуществом перед немецким Volkswagen. В 2013 г. Toyota (8,38 млн. шт.) уступила концерну Volkswagen (8,58 млн. шт.).

Компании Ford Motor Co и Hyundai в Южной Корее также расширяют модельные ряды и производственные мощности по всему миру. В ближайшее время пяти компаниям придется соревноваться за первое место крупнейшего автопроизводителя в мире, тем более что произошло слияние автомобильных концернов Fiat и Chrysler, достигнуто стратегическое франко-японское партнёрство в области развития машиностроения между компаниями: французской Renault и японской Nissan.

Наибольшим производителем легковых автомобилей в мире в 2014 г. стал японский автопроизводитель Toyota, который выпустил 10285546 ед. авто, из них 7,84 млн. шт. – легковых, табл. 4.

Таблица 4 – Объемы производства и продаж «Toyota Motor» в мире
в 2014 г. по сравнению с 2013 г. [6]

Показатель	Объем 2014 г. (бренды Toyota, Lexus, Scion, Daihatsu, Hino), шт.	Изменения к 2013 г.
Продажи в Японии	2 319 997	+1,1%
Продажи на зарубежных рынках	7 911 002	+2,9%
Мировой объем продаж	10 230 999	+2,5%
Производство в Японии	4 211 492	-1,8%
Производство за рубежом	6 074 054	+4,2%
Мировой объем производства	10 285 546	+1,7%

Из табл. 4 видно, что объем производства компании «Toyota Motor» в 2014 г. увеличился по сравнению с 2013 г. на 1,7%; из выпущенных 10,29 млн. шт. автомобилей брендов компании «Toyota Motor» непосредственно в Японии было произведено 4,21 млн. ед. (40,9%), зарубежными филиалами – 6,07 млн. ед. (59,1%). Объем продаж компании за 2014 г. увеличился по сравнению с 2013 г. на 2,5%.; всего продано 10,23 млн. автомобилей, из них на внутреннем рынке Японии – 2,32 млн. шт. (22,7% продаж), экспортировано – 7,91 млн. автомобилей (77,3%).

Современный мировой автомобильный рынок существует в условиях избыточного предложения, уменьшения спроса и острейшей конкуренции, что вынуждает ведущие автомобилестроительные компании идти по пути объединения, концентрации и жесткого сокращения издержек. Независимым автопроизводителям все сложнее выживать и конкурировать на глобализирующемся мировом автомобильном рынке. Большинство компаний принадлежат или находятся в альянсах с автомобилестроительными ТНК других стран. Ведущими мировыми автопроизводителями является GM, Toyota Motor Co., Ford Motor, Renault / Nissan, Volkswagen AG, Daimler Chrysler, PSA Peugeot Citroen, Honda, Hyundai Motors, Fiat Auto. Поведение автомобильных корпораций отличается. Volkswagen продолжает наращивать свою долю на рынке Америки и в странах БРИКС. Традиционные американские производители General Motors, Ford и Chrysler нацелены на восстановление

объемов продаж на внутреннем рынке. Основным перспективным центром развития мирового автомобилестроения рассматриваются страны БРИКС, значимость рынка такова, что если в развитых странах продажи к 2016 г. вырастут не больше чем на 10%, то в этих странах объемы рынка увеличатся в несколько раз [7].

Мировые продажи легковых автомобилей, согласно исследованию одной из крупнейших мировых компаний в сфере анализа автомобильного рынка – IHS Automotive, увеличивались ежегодно: в 2013 г., 2014 г. – на 4%, в 2015 г. – на 1,5%, в 2016 г. прогнозируется рост на 2,5% по сравнению с 2015 г. (табл. 5).

Таблица 4 – Динамика продаж автомобилей по регионам, млн. ед. [8]

Страна, регион	2012	2013	2014	2015	2016 (прогноз)
Китай	19,1	21,4	23,1	24,4	25,7
США	14,5	15,6	16,5	17,5	18,0
Западная Европа	11,8	11,5	12,1	13,2	13,5
Индия	2,8	2,7	2,6	2,8	3,0
Россия	3,2	2,8	2,5	1,6	1,6
Мир в целом	79,5	82,8	86,3	87,6	89,8
Темпы роста в мире к предыдущему году	-	1,04	1,04	1,015	1,025

По данным IHS Automotive, отрасль продолжит восстановление после кризиса, в то время как рост в мире замедляется [7], рис. 1.

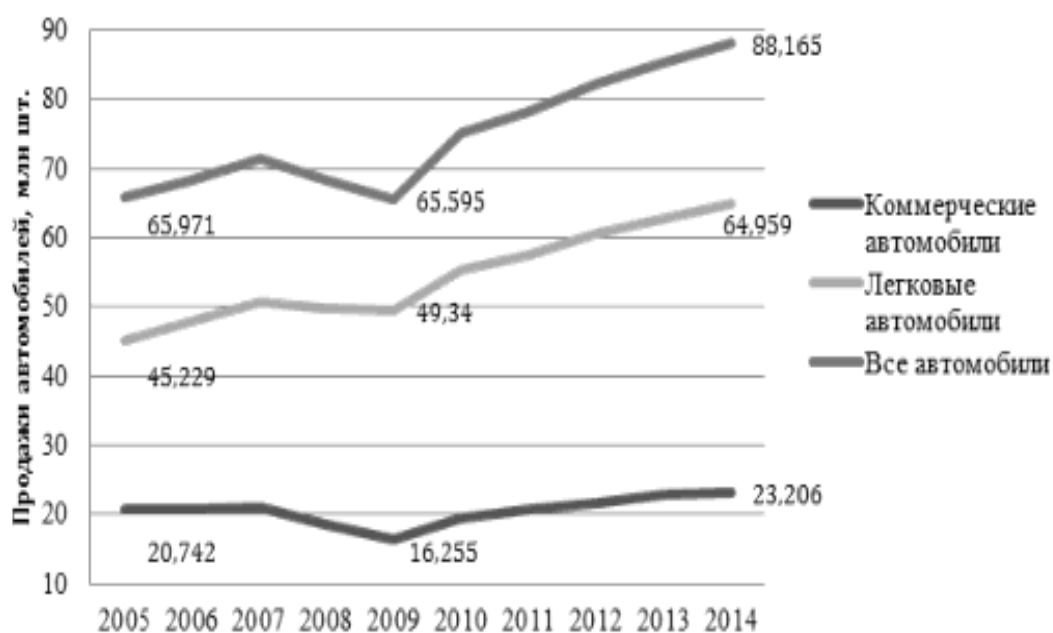


Рисунок 1 – Динамика мировых продаж автомобилей за 2005-2014 гг. [3]

Из рис. 1 видно, что тренд мировых продаж автомобилей в целом и легковых автомобилей совпадают. В период кризиса 2008-2009 гг. объемы продаж легковых автомобилей практически не снизились, в отличие от объемов продаж коммерческих автомобилей. За пять лет с 2009 г. по 2014 г. – возросло с 49,34 млн. ед. до 64,959 ед., почти на 50% [3].

На рис. 2 представлены ведущие авторынки мира 2015 г.



Рисунок 2 – Объемы продаж автомобилей на ведущих авторынках мира, 2015 г. по сравнению с 2014 г. [4]

Как видно на рис. 2, по объемам продаж в 2015 г. первая пятерка лидеров представлена странами: Китай, США, Япония, Германия, Индия, суммарный объем по которым составил 53474 тыс. шт. В 2014 г. в пятерку лидеров по продажам автомобилей вместо Индии входила Бразилия. Всего в мире в 2015 г. было продано около 90 млн новых автомобилей. Китай, начиная с 2009 г., когда он обогнал США по продажам, продолжает сохранять лидерство. В 2015 г. в Китае было продано почти 25 млн автомобилей (+6,0%), что составляет 28% мирового рынка. На второй позиции – США с продажами 17,5 млн. новых авто (+5,7%). Несмотря на отрицательную динамику, Япония сохранила за собой

третье место с 5 млн единиц (-7,9%). Звание лучшего европейского рынка стабильно удерживает Германия, в которой в 2015 г. было продано 3,2 млн автомобилей (+5,6%), что позволило ей подняться на четвертую строчку рейтинга. Пятерку лидеров замыкает Индия с 2,78 млн. автомобилей (+8,7%).

В ТОП-10 по объему продаж автомобилей вошли Великобритания (2,63 млн шт., +6,3%), Бразилия (2,48 млн шт., -25,6%), Франция (1,92 млн шт., +6,8%), Канада (1,9 млн шт., +2,6%), Южная Корея (1,82 млн шт., +13,1%) и Италия (1,58 млн шт., +15,7%). Далее следует Россия с 1,49 млн проданных авто (-36,1%) и 12-м местом в рейтинге. За ней идут Мексика (1,35 млн шт., +19%), Австралия (1,15 млн шт., +5,6%) и Испания (1,03 млн шт., +21%).

По итогам 2015 г. почти все авторынки, входящие в ТОП-15, показали положительную динамику, максимальная у Испании (+21%), а исключение составили Япония (-7,9%), Бразилия (-25,6%) и Россия (-35,7%).

На рис. 3 представлены самые популярные автомобили на мировых рынках.

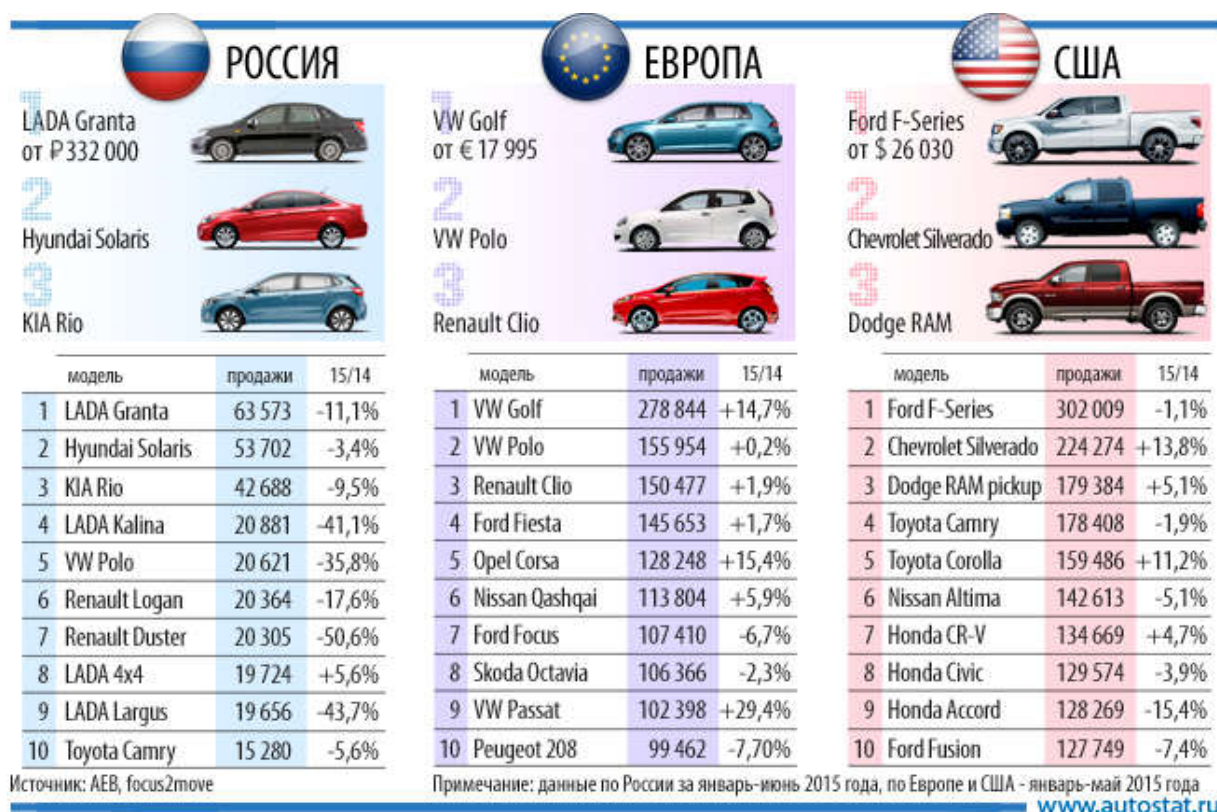


Рисунок 3 – Наиболее популярные автомобили в 2015 г. [4]

Самые популярные автомобили на мировых рынках 2015 г.:

- на рынке России – российский автомобиль LADA Granta, южнокорейские Hyundai Solaris, KIA Rio; продажи в 2015 г. снизились на 3-11% по сравнению с 2014 г.;

- на европейском рынке – немецкие автомобили VW Golf и VW Polo, французский Renault Clio и английский Ford Fiesta (продажи увеличились);

- на американском рынке – американские автомобили Ford F-series, Chevrolet Silverado (увеличение на 13,8%), Dodge RAM pickup и японская Toyota Camry (снижение на 1,9%).

Проанализируем данные о мировой торговле легковыми автомобилями. Для наглядности сравним 2012 г. и 2008 г. по экспорту и импорту – табл. 5 и 6 соответственно [9].

Таблица 5 – Ведущие экспортеры легковых автомобилей 2012 г. и 2008 г.

№ п/п	2008 г.			2012 г.		
	Страна	млрд. долл.	доля, %	Страна	млрд. долл.	доля, %
1	Германия	140,1	22,2	Германия	146,3	22,7
2	Япония	115,2	18,3	Япония	97,3	15,1
3	США	50,1	8,0	США	53,9	8,3
4	Канада	32,3	5,1	Канада	46,7	7,2
5	Южная Корея	31,3	5,0	Южная Корея	42,4	6,5
6	Бельгия	30,8	4,9	Великобритания	34,0	5,3
7	Испания	30,1	4,8	Мексика	28,9	4,5
8	Великобритания	28,3	4,5	Бельгия	27,4	4,2
9	Франция	27,7	4,4	Испания	25,1	3,9
10	Мексика	21,5	3,5	Франция	20,2	3,1
11	Словакия	10,9	1,7	Чехия	15,2	2,4
12	Чехия	10,9	1,7	Словакия	13,2	2,1
13	Италия	10,8	1,7	Италия	9,2	1,4
14	Польша	9,9	1,6	Польша	6,8	1,1
15	Швеция	8,4	1,4	Турция	6,1	1,0
	Итого по 15 странам	558,3	88,5	Итого по 15 странам	572,7	88,8
	Другие страны	71,7	11,4	Другие страны	72,3	11,2
	Мир	630,0	100,0	Мир	645,0	100,0

Как видно из табл. 5, пятерка основных экспортеров легковых автомобилей в течение пяти лет 2008-2012 гг. не изменилась. Лидерские позиции Германии усилились: в 2008 г. ее экспорт составил 22,2% мирового экспорта, в 2012 г. – 22,7%, увеличив экспорт на 6,2 млрд. долл. Второе место сохранилось за Японией: в 2008 г. – 18,3%, в 2012 г. – 15,1% мирового экспорта легковых автомобилей, уменьшился экспорт на 17,9 млрд. долл. (-15,5% по сравнению с 2008 г.). США, заняв третью позицию среди экспортеров, в 2008 г. реализовали за границу легковых автомобилей на сумму 50,1 млрд. долл. (8,0% мирового экспорта), 2012 г. – на сумму 53,9 млрд. долл. (8,3% мирового экспорта). Таким образом, определены три основных мировых центра производства легковых автомобилей, главные офисы компаний которых находятся в Европе, Азии и Америке.

Канада, Корея, Бельгия, Испания, Великобритания, Франция – эти страны в 2008 г. экспортировали легковые автомобили примерно на 27-32 млрд. долл. каждая, тем самым занимая около 5% экспорта каждая. В 2012 г. скачок вперед сделали Канада (+14,4 млрд. долл. или +44,6%), Корея (+11,1 млрд. долл. или +35,5%) и Великобритания (+5,7 млрд. долл. или +20,2%). Остальные указанные стран уменьшили экспорт легковых автомобилей.

В последней пятерке значительно увеличили экспорт легковых автомобилей Чехия (+39,5%) и Словакия (+21,1%).

Всего на пятнадцать стран приходилось в 2008 г. – 88,5%, в 2012 г. – 88,8% мирового экспорта легковых автомобилей, что говорит об усилении концентрации экспорта. Объем экспорта легковых автомобилей увеличился в 2012 г. по сравнению с 2008 г. на 15 млрд. долл. или на 2,4%.

Таблица 6 – Ведущие импортеры легковых автомобилей 2012 г., 2008г.

№ п/п	2008 г.			2012 г.		
	Страна	млрд. долл.	доля, %	Страна	млрд. долл.	доля, %
1	2	3	4	5	6	7
1	США	127,7	26,0	США	149,1	29,1
2	Германия	43,7	8,9	КНР	45,5	8,8

Продолжение табл. 6

1	2	3	4	5	6	7
3	Франция	36,8	7,5	Германия	40,1	7,8
4	Великобритания	36,5	7,4	Великобритания	34,5	6,7
5	Италия	34,6	7,0	Франция	30,3	5,9
6	Россия	30,1	6,1	Бельгия	25,5	5,0
7	Бельгия	28,7	5,8	Канада	25,5	5,0
8	Канада	25,0	5,1	Россия	22,8	4,5
9	Испания	22,2	4,5	Италия	20,3	3,9
10	КНР	14,0	2,9	Австралия	17,5	3,4
11	Нидерланды	12,9	2,6	Саудовская Аравия	16,0	3,1
12	Австралия	12,5	2,6	Нидерланды	11,2	2,2
13	ОАЭ	10,8	2,2	Швейцария	11,0	2,2
14	Саудовская Аравия	10,2	2,1	Япония	10,9	2,1
15	Австрия	8,5	1,7	Испания	10,1	1,9
16	Швейцария	8,4	1,7	ОАЭ	9,7	1,9
17	Мексика	8,3	1,7	Бразилия	9,6	1,9
18	Польша	8,0	1,6	Австрия	8,6	1,7
19	Япония	6,8	1,4	Мексика	7,6	1,5
20	Швеция	6,1	1,2	Турция	7,2	1,4
	Итого по 20 странам	491,8	100,0	Итого по 20 странам	513,0	100,0

Как видим из табл. 6, состав ведущих импортеров легковых автомобилей с 2008 г. по 2012 г. изменился. На первом месте остались США, доля импорта США увеличилась с 26% до 29,1%. Второе место в 2008 г. принадлежало Германии, которая импортировала легковые автомобили на сумму 43,7 млрд. долл. (8,9% мирового импорта), в 2012 г. Германия передвинулась на третье место с суммой импорта 40,1 млрд. долл. (7,8% мирового импорта). Третью позицию в 2008 г. занимала Франция с суммой импорта 36,8 млрд. долл. (7,5% мирового импорта), в 2012 г. Франция импортировала легковых автомобилей меньше на сумму 6,5 млрд. долл. и теперь занимает пятую позицию среди импортеров с долей 5,9%. Великобритания осталась на четвертой позиции, уменьшив величину импорта с 36,5 до 34,5 млрд. долл.

Италия, Испания, Россия в 2012 г. значительно уменьшили объемы импорта легковых автомобилей: Италия – с 34,6 млрд. долл. в 2008 г. до 20,3 млрд. долл. в 2012 г.; Испания – с 22,2 млрд. долл. в 2008 г. до 10,1 млрд. долл.; Россия – с 30,1 млрд. долл. до 22,8 млрд. долл. в 2012 г.

Китай в 2008 г. импортировал легковых автомобилей на сумму 14,0 млрд. долл. (10-я позиция среди импортеров, 2,9% мирового импорта), в 2012 г. импорт Китая увеличился в три раза, до 45,5 млрд. долл., заняв вторую позицию среди ведущих импортеров (8,8% мирового импорта). Австралия увеличила импорт с 10,2 млрд. долл. до 16,0 млрд. долл.

Остальные страны почти не изменили свои позиции среди импортеров легковых автомобилей: Канада – 25-25,5 млрд. долл., Австрия – 8,5-8,6 млрд. долл. В целом объем мирового импорта в 2012 г. увеличился по сравнению с 2008г. на 21,2 млрд. долл. или на 4,3%.

На конъюнктуру мирового товарного рынка влияет показатель использования производственных мощностей фирм-производителей, который определяется по данным выборочных обследований и показывает, насколько запас финансовых ресурсов страны привлекается к производству продукции от максимально возможного уровня привлечения запаса капитала. Под этой мощностью понимается наибольший уровень эмиссии, который можно сделать в условиях некоторой реалистичной модели производства с учетом нормального времени простоев и при наличии достаточных ресурсов для управления станками и оборудованием.

На рис. 4 видно, что уровень использования производственных мощностей по производству легковых автомобилей колеблется по годам [10]. Наименьший уровень соответствовал 2001 г. (54%) и 2009 г. (58%), что объясняется циклическими спадами в мировой экономике. В 2010 г. уровень использования производственных мощностей увеличился до 78%. После 2010 г. объем рынка постепенно увеличивается, уровень загрузки производственных мощностей также увеличивается и, как ожидается, в 2017 г. при объеме производства в 98 млн. автомобилей составит около 87%.



Источник: PwC Autofacts

Рисунок 4 – Мировое производство легковых автомобилей, использование производственных мощностей (прогноз до 2017 г.), млн. шт.

Интерес для анализа представляет показатель относительной насыщенности стран легковыми автомобилями, табл. 7, рис. 5 [4].

Таблица 7 – Количество легковых автомобилей на 1000 человек в 2012 г.

Страны	Средний возраст автопарка	Уровень утилизации, %	Автопарк легковых авто, млн. шт.	Население, млн. чел.	Количество легковых авто на 1000 чел.	ВВП на душу населения, долл. США
США	9,4	5	128,8	306,8	750	46021
Германия	8,2	6	41,7	82,8	504	40335
Канада	8	6	19,3	33,7	573	39665
Чехия	13,7	4	4,3	10,2	423	18640
Венгрия	10	5	3	9,91	305	13020
Польша	10	5	16,1	38,2	422	11280
Россия	13	4	33	142	232	8680
Румыния	13	4	4	21,5	187	7510
Болгария	14	4	2,3	7,5	311	6520



Рисунок 5 – Обеспеченность легковыми автомобилями в 2015 г. [4]

Как видим, наибольший показатель количества легковых автомобилей на 1000 человек принадлежит США (в 2012 г. – 750 авто на 1000 чел., в 2015 г. – 799 чел.), Канаде – 573 авто на 1000 чел. в 2012 г., Германии (504 автомобиля на 1000 чел. в 2012 г. и 544 чел. в 2015 г.), в Италии – в 2015 г. 618 авто на 1000 чел. По статистике этот показатель является относительно высоким в Японии, в последнее время увеличилось число частных автовладельцев в Китае. Если учитывать, что в КНР живет около 1,3 млрд. чел., по сравнению с 300 млн. в США, то потенциальный рынок автомобилей в Китае значительный [10] Прослеживается зависимость между ВВП на душу населения в странах и количеством легковых автомобилей в расчете на 1000 человек.

Мировая статистика учета объемов экспорта и импорта легковых автомобилей в некоторых странах учитывает объемы сборки автомобилей. Поэтому для учета и всестороннего рассмотрения связей и взаимозависимостей, которые определяют наблюдаемые изменения состояния данного товарного рынка, проанализируем мировую торговлю автокомплектующими товарами, так как в данную товарную группу входят также комплекты для сборки автомобилей, табл. 8.

Таблица 8– Ведущие экспортеры и импортеры автокомплекующих [24]

№ п/п	Экспорт, млрд. долл.		Импорт, млрд. долл.	
	1	Германия	53,2	США
2	США	42,5	Германия	33,9
3	Япония	41,6	КНР	22,1
4	КНР	22,8	Канада	21,7
5	Южная Корея	22,7	Мексика	20,8
6	Мексика	19,2	Великобритания	15,4
7	Франция	17,2	Испания	15,0
8	Италия	14,1	Россия	14,8
9	Канада	10,5	Франция	12,9
10	Чехия	10,5	Бельгия	9,7
11	Испания	10,4	Таиланд	8,6
12	Польша	8,7	Чехия	7,3
13	Бельгия	6,9	Бразилия	6,9
14	Великобритания	6,8	Словакия	6,9
15	Швеция	6,6	Япония	6,9
	Итого	293,7	Итого	262,1

Как видно из табл. 8 и табл. 5, перечень пятнадцати ведущих экспортеров почти совпадает с перечнем ведущих экспортеров легковых автомобилей. Данные табл. 6 подтверждают совпадение перечня стран – импортеров легковых автомобилей и импортеров автокомплекующих к легковым автомобилям, добавляется к последним только Таиланд, где производится сборка автомобилей, и уровень локализации производства автомобилей является высоким. Таким образом, мировой рынок легковых автомобилей и мировой рынок автокомплекующих тесно взаимосвязаны и дублируются в своем развитии.

Для анализа особенностей динамики спроса и предложения на мировом и национальном уровне, сопоставления направления и силы воздействия конъюнктурообразующих факторов, воспользуемся табл. 9.

Таблица 9 – Анализ продажи новых легковых автомобилей в 2015 г. [11]

№ п/п	Ключевые мировые рынки	Объем продаж, млн. шт.	Увеличение (уменьшение) к 2014 г., %	Факторы роста (снижения)
1	2	3	4	5
1	Китай	21,1	+7,3%	Ежегодный темп прироста продаж замедлился (10% в 2014 г., 15,7% в 2013 г.) Для поддержки авторынка Правительство снизило налог на покупку автомобиля с объемом двигателя не более 1,6 л в период с октября 2015г. до конца 2016г., учитывая, что 70% продаж приходится на малолитражные авто
2	США	17,5	+5,8%	Подъем экономики, благоприятная экономическая ситуация, низкие процентные ставки, невысокая стоимость бензина, рост потребительской уверенности
3	Япония	4,2	-10,3%	Увеличение налога на малогабаритные автомобили, доля продаж которых велика. Снижение спроса из-за старения населения
4	Западная Европа:			Рост экономики, низкие цены на топливо
	Германия	3,2	+5,6%	
	Великобритания	2,6	+6,3%	
	Франция	1,9	+6,8%	
	Италия	1,6	+15,8%	
	Испания	1,0	+20,9%	
5	Индия	2,8	+7,7%	Положительные потребительские ожидания, увеличение личного располагаемого дохода, запуск новых моделей автомобилей, низкие цены на бензин, снижение процентных ставок по кредитам

1	2	3	4	5
6	Бразилия	2,1	-24,0%	Сложная экономическая ситуация в стране, ожидание высокого уровня безработицы, инфляции, падение доходов населения
7	Россия	1,28	-45,3%	Неопределенность экономической ситуации, высокие ставки потребительского кредита

Из табл. 9 видно, что увеличение объемов продаж легковых автомобилей в Китае, США, странах Западной Европы, Индии обусловлено подъемом их экономики, низкими процентными ставками, невысокой стоимостью бензина, ростом потребительской уверенности. И, наоборот, уменьшение объемов продаж легковых автомобилей в Бразилии, России объясняется сложной и неопределенной экономической ситуацией в этих странах, проявлениями негативного влияния регуляторов денежно-кредитной политики государств, таких как увеличение процентных ставок, инфляционных процессов, малодоступность потребительских кредитов. В Китае, несмотря на более широкий доступ к кредитам, расширение дилерских сетей и программы утилизации, предназначенные для стимулирования продаж, рост объема продаж легковых автомобилей снизился, вслед за замедлением роста китайской экономики в целом.

В Японии из-за увеличения налога на малогабаритные автомобили продажи «мини-авто» (кей-каров) снизились на 18%; спрос на автомобили также падает по причине старения населения. В Бразилии был зафиксирован спад продаж легковых автомобилей по сравнению с 2014 г. на 26% до 2,5 млн.ед., на фоне роста безработицы, падения доходов населения и ухудшения условий кредитования, а также из-за увеличения налогов [11].

В США, странах Западной Европы рост объемов продаж легковых автомобилей стимулируют низкие ставки по потребительским кредитам. В

Великобритании ставка рефинансирования в Великобритании 0,5% является наименьшей по сравнению с США (0,8%). В России ключевая ставка (ставка рефинансирования ЦБ РФ) увеличилась с 5,5 % (в период 13 сентября 2013 г. по 02 марта 2014 г.) до 10,5 % (12 декабря 2014 г. – 15 декабря 2014 г.), затем до 17% с 16 декабря 2014 г. Это ограничило доступ населения к потребительскому кредиту. Последовательное снижение ключевой ставки ЦБ РФ в течение 2015 г. до уровня 11%, а с июня 2016 г. до 10,5% не решило проблему [12]. Поэтому доля продаж легковых автомобилей с использованием привлеченных (кредитных) средств в России ниже, чем в странах Евросоюза и США, рис. 6.

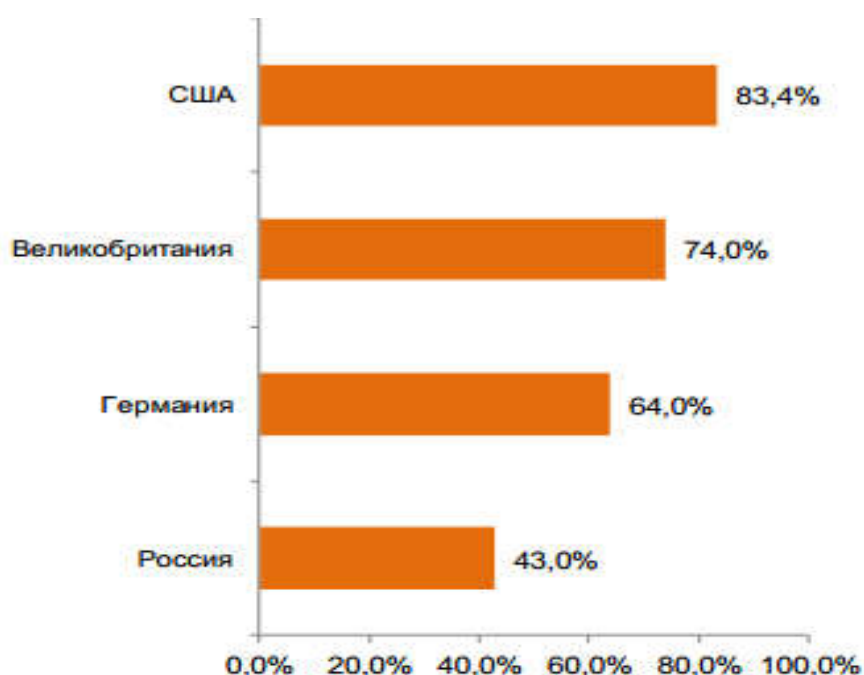


Рисунок 6 – Доля продаж легковых автомобилей с использованием заемных средств в некоторых странах [13]

В США при уровне 83,4% использования привлеченных средств наблюдается увеличение объема продажи легковых автомобилей, в России уровень 43% кредитных средств – уменьшение объемов продажи легковых автомобилей.

Увеличению объемов продажи легковых автомобилей в стране способствуют также стимулирующие государственные мероприятия. Например, государственная программа утилизации в Великобритании мотивировала автовладельцев на покупку новых автомобилей, рис. 7.



Рисунок 7 – Влияние государственной программы утилизации на прирост продажи автомобилей в Великобритании [10]

Введение программы льготного кредитования содействует увеличению объемов продажи легковых автомобилей, рис. 8.



Рисунок 8 – Зависимость объемов продаж легковых автомобилей в России от программы льготного кредитования [14]

На рис. 8 видно, что в России в конце 2012 г. и первой половине 2013 г. наметилась тенденция к увеличению ставок по автокредитам и сокращению доли кредитных сделок при приобретении новых автомобилей, что привело к застою на российском рынке легковых автомобилей.

Приведенные примеры отражают, во-первых, особенности динамики спроса и предложения на мировом и национальном уровне, во-вторых, различную направленность и силу воздействия конъюнктурообразующих факторов на национальных рынках легковых автомобилей.

Выводы.

1. Мировой автомобильный рынок включает региональные автомобильные рынки и автомобильные рынки отдельных стран, на которых действуют основные транснациональные корпорации автопроизводителей.

2. Выделяют рынки промышленно развитых стран (Северная Америка, Европа и Япония), развивающихся стран (страны АСЕАН, в т.ч. Индия и Китай) и стран с переходной экономикой (Россия). В производстве автомобилей лидируют Китай, США, Япония, Германия и Южная Корея.

3. Главным трендом в развитии мирового рынка автомобильной продукции является продолжение увеличения динамики развития в условиях избыточного предложения, уменьшения спроса и острой конкуренции, что вынуждает автомобилестроительные компании идти по пути объединения, концентрации и жесткого сокращения издержек: большинство компаний принадлежат или находятся в альянсах с автомобилестроительными ТНК других стран.

4. Как производство, так и потребление легковых автомобилей смещается из развитых стран в развивающиеся страны под влиянием процессов международного движения технологий, усиливая тем самым инновационный потенциал и конкурентные позиции этих стран в данной отрасли.

5. Увеличивается степень монополизации рынка легковых автомобилей, поскольку конкурентами выступают мощные автомобильные ТНК. Мировой автомобильный рынок включает региональные автомобильные рынки и автомобильные рынки отдельных стран, на которых действуют основные транснациональные корпорации автопроизводителей, при этом выделяются рынки промышленно развитых стран (Северная Америка, Европа и Япония), развивающихся стран (страны АСЕАН, в т.ч. Индия и Китай) и стран с

переходной экономикой (Россия). Поведение автомобильных корпораций на рынке отличается. Volkswagen продолжает наращивать свою долю на рынке Америки и в странах БРИКС. Американские производители General Motors, Ford и Chrysler восстанавливают объемы продаж на внутреннем рынке.

6. В производстве автомобилей лидируют Китай, США, Япония, Германия и Южная Корея. В целом по ТОП-20 стран производство автомобилей за 15 лет выросло на 60%: с 52822 тыс. шт. до 84752 тыс. шт. в год. В числе развитых стран-автопроизводителей выделяют США, Японию, Германию, Великобританию, Канаду, в которых объемы производства автомобилей за 15 лет остаются постоянными, а также Францию и Испанию, которые сократили объемы производства на 46% и 21% соответственно; развивающиеся страны показывают значительное увеличение годовых объемов автопроизводства: Китай – на 1085%, Индия – на 415%, Мексика – на 84%, Индонезия – на 275%, Таиланд – на 365%.

7. Ведущими мировыми автопроизводителями являются GM, Toyota Motor Co., Ford Motor, Renault / Nissan, Volkswagen AG, Daimler Chrysler, PSA Peugeot Citroen, Honda, Hyundai Motors, Fiat Auto. Поведение автомобильных корпораций на рынке отличается: Volkswagen продолжает наращивать свою долю на рынке Америки и в странах БРИКС, американские производители General Motors, Ford и Chrysler восстанавливают объемы продаж на внутреннем рынке.

8. Основные экспортеры легковых автомобилей: Германия (22,7% мирового экспорта), Япония (15,1%), США (8,3%). Импортёры легковых автомобилей: США (29,1%), Германия (8,9%);

9. Основным перспективным центром развития мирового автомобилестроения являются страны БРИКС: если в развитых странах продажи к 2016 г. вырастут не больше чем на 10%, то в этих странах объемы рынка увеличатся в несколько раз.

11. Анализ конъюнктурообразующих факторов показал, что уровень использования производственных мощностей по производству легковых

автомобилей колеблется по годам; наибольший показатель количества легковых автомобилей на 1000 человек в 2015 г. присущ США (799 авто на 1000 человек), Италии (618 авто), Германии (544 авто). Существует прямая связь между доступностью населения к использованию кредитных средств и увеличением объема продаж легковых автомобилей в данной стране. Направление и сила воздействия конъюнктурообразующих факторов применительно к национальным рынкам легковых автомобилей различна. Важным конъюнктурообразующим фактором является государственное вмешательство в экономику (Китай, Великобритания, Россия). Чрезвычайная роль принадлежит государству в стимулировании покупки экологически чистых авто, новых автомобилей (программа утилизации, программа льготного кредитования).

Список литературы

1. UNCTAD. Merchandise trade matrix – product groups, exports in thousands of dollars, annual, 1995-2015. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=24739>
2. Новинки российского и мирового автопрома. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://autospynews.net/>
3. Международная организация производителей автомобилей OICA. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.oica.net/>
4. Аналитическое агентство Автостат. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru>
5. Автомобильный портал КОЛЕСА. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kolesa.ru/>
6. Toyota. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.toyota.ru>
7. Экономика и статистика БРИКС. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.ray-idaho>
8. IHS Automotive. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ihs.com/index.html>
9. Библиографическая ссылка: Хохлов А. В. Справочные материалы по географии мирового хозяйства. 2014, вып. 1 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vlant-consult.ru/projects/materials>.
10. PWC AUTO. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pwcauto.com>

11. Рынок легковых и коммерческих автомобилей в России: результаты 2015 г. и перспективы развития». Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/assets/auto-market-feb-161.pdf>

12. Центральный банк РФ. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cbr.ru>

13. ПроАвто бизнес. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://проавтобизнес.рф/>

14. Эрнст энд Янг (СНГ). Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-RUS/\\$File/Automotive-survey-2013-RUS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-RUS/$File/Automotive-survey-2013-RUS.pdf)