

УДК 621.001.71

**Р.М. НУРЕЕВ,**

*доктор экономических наук, ординарный  
профессор, заведующий кафедрой  
Государственного университета  
«Высшая школа экономики»*

**Д. КОНДРАТОВ,**

*соискатель Российской экономической академии  
имени Г.В. Плеханова*

---

## **ГДЕ И ПОЧЕМУ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЯВЛЯЕТСЯ ДВИГАТЕЛЕМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА**

*У статті розглядається світовий ринок легкових автомобілів до і після кризи, особливості його зростання на рубежі століть, досліджуються світове виробництво транспортних засобів за сегментами і найбільші компанії-виробники. Аналізується динаміка структури ринку легкових автомобілів у Росії в 2001–2009 рр. Розглядається, як сучасна криза вплине на переділ світового ринку автомобілів і тенденції його розвитку (у країновому і ціновому аспектах). Автори роблять короткостроковий і довгостроковий прогнози розвитку російського ринку автомобілів.*

*В статье рассматривается мировой рынок легковых автомобилей до и после кризиса, особенности его роста на рубеже веков, исследуются мировое производство транспортных средств по сегментам и крупнейшие компании-производители. Анализируется динамика структуры рынка легковых автомобилей в России в 2001–2009 гг. Рассматривается, как современный кризис повлияет на передел мирового рынка автомобилей и тенденции его развития (в страновом и ценовом аспектах). Авторы делают краткосрочный и долгосрочный прогнозы развития российского рынка автомобилей.*

*The article deals with the world car's market before and after economic crisis. The paper analyses features of its growth on a boundary of centuries is considered, manufacturers are investigated world production of means of transport on segments and the largest companies. Dynamics of a market organisation of cars in Russia in 2001–2009 is analyzed considered, as modern crisis will affect repartition of the world market of cars and the tendency of its development (in country and price aspects). Authors do short-term and a long-range forecast of development of the Russian market of cars.*

*рынок автомобилей, мировое производство автомобильной техники, рыночные структуры, анализ издержки-выгоды, государственное регулирование, прогноз развития автомобильной промышленности, особенности российского рынка*

### **1. В преддверии кризиса**

**А**втомобильный рынок переживает ныне черные времена. Спад в промышленности в мировом производстве оказался необычно глубоким. Он охватил все страны, но больше всего Россию. Каковы причины последствия и ожидаемые перспективы его развития – это проблемы, которые широко обсуждаются в печати. И для того, чтобы правильно ответить на них, необходимо проанализировать тенденции развития, которые мы наблюдали в начале XXI в. Наша статья поэтому посвящена ситуации, сложившиеся на этом рынке в пред-

---

двери и в период кризиса. Это позволит построить прогноз развития автомобильной промышленности на ближайшую и отдаленную перспективу.

Мировое производство автомобилей в последние годы росло довольно быстрыми темпами. С 1995 г. по 2007 гг. оно увеличилось в 1,45 раза<sup>1</sup>.

Углубление рынка происходило за счет повышения роли стран БРИК (Бразилия, Россия, Индия, Китай). Традиционные рынки сборки автомобилей продемонстрировали в этот период довольно незначительные темпы роста. Что же касается Китая, Индии, Восточной Европы и России, то для них были характерны высокие темпы роста. Китай стал вторым по величине автомобильным рынком в мире, обогнав Германию. В результате доля Америки и Европы заметно снизилась (соответственно с 34 до 28% и с 35 до 32%). И наоборот, доля Азии и Океании в мировом производстве автомобильной техники увеличилась с 31 до 38%.

Так, автомобили азиатского производства приобретали популярность не только за пределами региона, но и внутри его. В 2007 г. одним из самых быстрорастущих рынков продолжал оставаться Китай, где производство увеличилось на 40%, а доля в производстве легковых автомобилей в Азиатско-Тихоокеанском регионе составила 39,2%<sup>2</sup>.

Росла и доля Южной Кореи, еще одного крупного азиатского рынка. В 2007 г. она достигла 5,6% в объеме мирового производства и 19,4% в объеме производства стран Азиатско-Тихоокеанского региона. За последние несколько лет данная страна наращивала экспортный потенциал, ежегодно увеличивая его на 15–20% в год. Главными импортерами продукции были США и Европа, затем Индия, Китай и Россия.

Если посмотреть на изменение рынка за 1987–2007 гг., то увидим, что за последние 20 лет произошли некоторые структурные изменения. Если в 1987 г. на первом месте были Соединенные Штаты Америки с долей рынка 12%, на втором месте – Япония (5%), на третьем месте – Германия, то в 2007 г. вместо Германии на третье место переместился Китай. Что же касается США, то их отрыв от Японии на рынке автомобилей несколько увеличился. И даже в большей пропорции, чем увеличилось их производство.

Если 1987 г. Япония занимала первое место по производству автомобилей, то в 2007 г. она уступила пальму первенства США. В 2007 г. на четвертом месте оказался Китай, а на пятом – Корея, которые оттеснили Францию и Россию (СССР). Если в 2007 г. в Китае было произведено больше автомобилей, чем во Франции, то к 2010 г., по мнению аналитиков, Индия превзойдет по этому показателю Великобританию.

Страны с развитой экономикой по мере возрастания их технологического и кадрового потенциала, а также в связи с ростом заработной платы постепенно переносят собственные производственные мощности в страны догоняющего развития, которые по своему технико-экономическому уровню следуют за ними<sup>3</sup>.

## 2. Автопром: особенности современного кризиса

Причинами кризиса 2008–2009 гг. в автомобильной промышленности стали перенакопление капитала, насыщение рынка, обострение конкуренции с азиатскими странами, падение покупательной способности населения в условиях социальной напряженности и роста безработицы.

---

<sup>1</sup>Ernst & Young.

<sup>2</sup>РБК. Рынок легковых автомобилей России и мира // Аналитический обзор. – М., 2007.

<sup>3</sup>Синцеров Л.М. Сдвиг мировой автомобильной промышленности в развивающиеся страны / Л.М. Синцеров, Д.А. Трофимов // Известия РАН. Серия географическая. – 2008. – № 2. – С. 43–50.

---

По расчетам специалистов, в среднем реальный ВВП в странах ОЭСР сократился в 2009 г. на 4,1%<sup>4</sup>. Наиболее сильно пострадали Эстония (спад на 13,9%), Ирландия (9,8%), Мексика (8%), Исландия (7%), Япония (6,8%), Венгрия и Германия (6,1%). Хотя падение реального ВВП в США было не столь глубоким, как в Еврозоне (снижение на 2,8 и 4,8% соответственно), отдельные отрасли производства (и в том числе автомобилестроение) пострадали довольно сильно. Более глубокий характер спада в Европе был связан с обвалом на фондовых биржах Старого Света. Проведение мягкой монетарной политики со стороны Федеральной резервной системы сказалось на падении спроса на американские автомобили.

Как и всегда, в период кризиса начала быстро расти безработица. В США она достигла 9,3%, а в Еврозоне – 10%, в Испании, Турции, Ирландии и Венгрии она заметно превысила среднеевропейские данные<sup>5</sup>.

В 2010 г., по прогнозам специалистов, большинство стран сумеют выйти из кризиса и начать экономический рост. Дольше всего кризисная ситуация сохранится в Испании и малых странах Европы. Предполагается, что в США уже начнется оживление. Однако высокий уровень безработицы в большинстве стран сохранится, это приведет к тому, что по показателю безработицы в 2010 г. европейские страны и США превысят показатели 2009 г. Проблема безработицы в ближайшее время будет остро стоять в Испании (где, по прогнозам, она достигла 18,1% в 2009 г., а в 2010 г. будет составлять 19,6% от экономически активного населения), Турции (15,2 и 16,4% соответственно), Ирландии (12,2 и 14,8%) и Словакии (11,8 и 13,6%).

Особенно сильно пострадало автомобилестроение Германии и США. В мае 2009 г. было объявлено о банкротстве Opel. Та же участь постигла и американскую компанию Chrysler LLC. Началась продажа большей части этой компании итальянскому концерну FIAT. Несмотря на огромные вливания, осуществленные правительством Бараком Обамы, попытки спасти компанию General Motors (далее – GM) и предотвратить ее банкротство провалились. «Процедура реорганизации автогиганта, – по мнению специалистов, – приведет к сокращению дилеров с 6000 до 3600 и предполагает сокращение персонала на десятки тысяч рабочих по всему миру, одиннадцать заводов GM будут закрыты, три приостановлены, а один перепрофилирован на производство малолитражных авто. Правительство США предоставит GM кредит в размере \$ 30,1 млрд на время прохождения процедуры банкротства (60–90 дней), которые впоследствии будут конвертированы в акции обновленной GM»<sup>6</sup>.

Произошедшее в июне 2009 г. банкротство GM – четвертое по масштабам в истории США и самое крупное среди промышленных компаний. Попытки реорганизации компании привели к отказу от производства Pontiac; а Hummer и Saturn проданы новому собственнику. Таким образом, в настоящее время в рамках концерна остаются лишь три марки (Chevrolet, Cadillac и Buick).

Больше всего из-за экономической рецессии пострадали страны Европейского Союза, а именно: Австрия (-33,8%), Финляндия (-24,4%), Бельгия (-13,2%), Франция (-14,8%), Испания (-12,0%) и Швеция (-15,6%). Среди стран Южной и Северной Америки стоит отметить государства, входящие в Североамериканскую зону свободной торговли (НАФТА): США (-19,3%), Канада (-19,4%)<sup>7</sup>. Однако показатели по Мексике увеличились. Прирост составил 4,6%. Далее отметим Азиатско-Тихоокеанский регион (Япония и Южная Корея). Японские и корейские автогиганты в период кризиса снижают объемы произ-

<sup>4</sup>OECD Economic Outlook, 2009.

<sup>5</sup>OECD Outlook, 2009.

<sup>6</sup>GM – банкрот. «Коммерсант». 05-06-2009.

<sup>7</sup>OICA.

водства и сокращают численность рабочего персонала. Так, по данным Toyota Motor Corp., на основных заводах компании в 2008 г. объем международных продаж составил 8,328 млн машин, что на 11,7% меньше по сравнению с 2007 г. Однако 2009 г. был самым черным за всю историю автоконцерна: объем продаж на мировом рынке снизился до 1,15 млн автомобилей.

Что же касается стран догоняющего развития, а именно БРИК, то ситуация более или менее стабильна. Так, индикаторы по Бразилии равны 8,2%, России – 7,8, Индии – 2,7 и Китаю – 5,2%. Остановимся более подробно на этих странах.

**Бразилия.** На долю Бразилии приходится 75% объемов производства автомобилей в Южной Америке. Согласно статистическим показателям рост в 2008 г. составил 2,7% по сравнению с 2007 г. Однако данная цифра меньше аналогичного показателя предшествующего года на 11,1% (13,8% – 2007 г.).

**Индия.** Автомобильный рынок в основном упал из-за недостатка финансирования. Почти 75% покупок автомобилей в этой стране осуществляются в кредит, и отсутствие должного привлечения средств стало главным фактором, отрицательно повлиявшим на продажи. Объемы продаж легковых автомобилей в ноябре 2008 г. сократились на 27% по сравнению с 2007 годом, а продажи коммерческого транспорта снизились на 33%<sup>8</sup>.

**Китай.** Данная страна в 2008 г. удивила экономистов достижениями в автомобильной промышленности. Согласно статистическим данным Ассоциации немецких автостроителей (VDMA) в прошлом году Китай получил пальму первенства по производству автомобилей (17,2% от мирового объема), опередив Германию (14,7%) и Соединенные Штаты Америки (14,6%).

По нашему мнению, выход Китая на вершину олимпа мирового автомобилестроения вызван затяжной рецессией в странах континентальной Европы. Вместе с тем нынешние успехи Поднебесной основываются почти на двадцатилетнем опыте работы с ведущими мировыми автомобильными концернами, передававшими своим коллегам передовой опыт и знания.

При этом к 2012 г. в Китае будет построен третий завод Ford Motor Co. По мнению специалистов, данная компания намерена вложить 490 млн дол. США. Такое решение было связано прежде всего с растущим спросом китайских потребителей на продукты и услуги международного класса.

Предпочтения европейцев в период кризиса оказались довольно консервативными. В условиях рецессии европейский потребитель сохранил предпочтения к отечественным моделям, исключение составил только Ford. На фоне общего сокращения спроса обращает на себя внимание сохранение объемов продаж и даже рост покупок на отдельные марки концерна Audi. Любопытно, что среди моделей, пользующихся особенной популярностью среди европейцев, остается старая модель Volkswagen Golf. Что же касается новых моделей, то наибольший спрос выпал на новую Audi A4 и Ford Fiesta<sup>9</sup>.

Максимальные потери понесли те страны, которые в наибольшей степени были подвержены циклическим колебаниям, вызванным мировым финансовым кризисом. Такие государства, как Италия, Великобритания, Исландия, Ирландия и Норвегия, пострадали в больше мере. Отметим, что регистрация автомашин в странах с развитой банковской системой (например, Германия, Люксембург и Швейцария) выросла. Это скорей всего связано с грамотной политикой кредитования населения и предоставления оптимальных условий для покупки автотранспортного средства в кредит.

---

<sup>8</sup>Там же.

<sup>9</sup>Орлов К. Кризис убивает продажи авто в Европе / К. Орлов // Autonews, 22.12.2008.

Что касается *России*, то финансово-экономический кризис здесь немножко запоздал и начался осенью 2008 г. Однако уже к декабрю 2008 г. общая численность персонала на предприятиях автомобилестроения сократилась на 8,6% (по сравнению с декабрем 2007 г.), а средняя зарплата упала на 12,1%<sup>10</sup>. В первом квартале 2009 г. кризис приобрел более острый характер: было произведено уже на 65,2% автотранспортных средств (грузовых и легковых автомобилей и автобусов) меньше, чем за аналогичный период 2008 г.

В 2008 г. производство автобусов снизилось в два раза<sup>11</sup>. При этом если производство иностранных моделей увеличилось на 8,9%, то отечественных моделей сократилось на 51%. Особенно болезненно протекал кризис в производстве грузовых автомобилей и автобусов. В 2009 г. грузовых автомобилей было произведено на 64,5% меньше, чем в 2008 г., а автобусов – на 47%<sup>12</sup>.

В условиях кризиса происходило заметное вытеснение отечественных марок иностранными. На фоне резкого падения сборки автомобилей отечественных моделей увеличилась сборка автобусов иностранных моделей. В результате, если в 2008 г. доля иностранных моделей в общем производстве легковых автомобилей составляла 40%, то в 2009 г. уже 47%. Следовательно, доля отечественных автомобилей на российском рынке неуклонно снижается.

### 3. Последствия кризиса

Экономический кризис привел к заметному изменению рейтинга автомобильных компаний. Одни компании заметно сдали свои позиции, другие вырвались вперед. На этом фоне заметно выделяется японская Toyota. Она – лидер рейтинга автомобильных компаний среди 500 самых успешных бизнес-структур мира, составленного по итогам 2008 г. влиятельным в деловых кругах журналом *Financial Times*. Даже среди всех фирм мира данный конгломерат обладает относительной устойчивостью. Список, ежегодно обновляемый экспертами ведущего журнала *Старого Света*, ориентируется преимущественно на рыночную стоимость компании. Toyota, несмотря на очень серьезные проблемы, вызванные глобальной рецессией, увеличила оборот по итогам 2008 г. на 8%, доведя его до 262 млн дол., и сохранила свое 22-е место в рейтинге<sup>13</sup>.

Заметно улучшили свое положение Volkswagen, переместившийся с 61-го на 30-е место в рейтинге компаний, и Honda, поднявшаяся со 147-го места на 86-е. Наоборот, ряд немецких компаний сдали свои позиции. Так, Daimler переместился с 73-го на 179-е место, BMW – с 329-го на 263-е. Однако наибольшие проблемы возникли с японским концерном Nissan. Вместо 227-го места он стал занимать 311-ю строчку в таблице о рангах.

Если у возглавляющей список автомобильных компаний Toyota чистый доход превысил 17 млн дол. США, то у занявшей второе место корпорации Volkswagen чистый доход достиг 6,2 млн дол. США, а у Honda почти 6 млн дол. США.

Разразившийся в Западной Европе и США кредитно-финансовый и экономический кризис отразился и на российском автомобильном рынке. Уже в ноябре-декабре 2008 г. наблюдалось снижение объемов месячных продаж новых иномарок. Хотя в целом в 2008 г. объем продаж вырос на 26,5% по сравнению с 2007 г. Общий объем рынка легковых автомобилей увеличился на 19,2%. Учитывая, что в Западной Европе и США произошло сильное сокращение автомобильного рынка статистические данные России выглядели довольно оптими-

---

<sup>10</sup><http://www.asm-holding.ru/news/108/>

<sup>11</sup>АСМ-Холдинг.

<sup>12</sup>АСМ-Холдинг.

<sup>13</sup>АСМ-Холдинг.

стично. Хотя в последние месяцы уходящего года наметилась понижающая тенденция, которую не удалось преодолеть в 2009 г.

Последствиями кризиса стал передел рынка как в географическом аспекте (за счет снижения роли США и Германии и повышения роли Китая), так и за счет развития дилерской сети в Италии и в странах догоняющего развития.

Итогом сделки по приобретению итальянским Fiat SpA 20% американского автоконцерна Chrysler Group LLC, по мнению представителя Chrysler Мишель Кэллендэ, может стать создание второй по величине в России дилерской сети, продающей автомобили Fiat и Chrysler. Fiat получил долю в американском автоконцерне бесплатно, но взамен предоставит Chrysler доступ к технологиям, производственным мощностям, а также пустит в свою дилерскую сеть в России и Латинской Америке. Дилерская сеть и география продаж Chrysler за счет Fiat может стать одной из крупнейших в России<sup>14</sup>. Большой дилерской сетью в России обладает лишь General Motors. За ней следуют Mitsubishi и Ford. В результате этой сделки, дилерская сеть Chrysler-Fiat может стать второй на территории нашей страны.

Благодаря кризису произошло понижение роли более дорогих марок и повышение значимости среднего и/или низкого ценового сегмента.

Кризисные явления 2008–2009 гг. привели к необходимости выработки более действенной антикризисной политики Правительства РФ. В числе первоочередных мер обычно называют:

1. Введение запрета на субсидирование процентных ставок по банковским кредитам на закупку техники зарубежного производства, в первую очередь, на закупку автобусов и сельскохозяйственных машин;

2. Увеличение государственного финансирования НИОКР за счет проведения открытых конкурсов на реализацию новых проектов по автотранспортной технике и сельскохозяйственным машинам.

3. Поддержку комплектующих заводов, предоставление скидок (до 10–15% на их продукцию).

4. Разработку программы импортозамещения продукции машиностроения, в том числе автомобилестроения, за счет девальвации российского рубля по отношению к бивалютной корзине.

5. Обеспечение стимулирования заводов, которые создают конкурентные комплектующие с применением российских материалов.

6. Строительство заводов сборочного производства с японскими автогигантами.

7. Ограничение лизинговых закупок импортной сельскохозяйственной техники.

8. Разработку мер по отношению к ОАО «АВТОВАЗ».

9. Проведение политики ускоренной амортизации основных средств в автомобильной промышленности<sup>15</sup>.

#### **4. Прогноз на будущее**

##### **а. Ближайшее будущее**

Естественно, возникает вопрос: «Сохранятся ли факторы роста авторынка в краткосрочной и долгосрочной перспективе?».

Дело в том, что в условиях экономического подъема многие автомобильные заводы в Европе строились с расчетом на увеличение спроса на их продукцию. Поэтому уже до кризиса возникли избыточные мощности в автомобильной промышленности. Кризис привел к существенному сокращению текущего

---

<sup>14</sup>Хрипунов К., Столяров Г. Вдогонку за GM, Газета.ру, 11 | 06 | 2009.

<sup>15</sup>Подробнее см.: Автопром и авторынок в России: итоги 2008 года.

спроса и сделал довольно мрачными перспективы заполнения существующих мощностей. Поскольку он оказался довольно глубоким, то возникла угроза закрытия ряда предприятий, особенно в тех странах, где стоимость рабочей силы довольно высока. К их числу относятся Италия, Англия, Испания и Франция.

Список автомобильных заводов в Европе, которые, по мнению специалистов, могут закрыться в 2009–2011 гг. довольно обширен. В их числе обычно называют:

1. Fiat: Мирафиори, Италия.
2. Fiat: Помильяно д'Арко, Италия.
3. Fiat: Термини Имерезе, Италия.
4. Ford: Саутгемптон, Англия.
5. GM Europe: Антверпен, Бельгия.
6. GM Europe: Элсмер-Порт, Англия.
7. GM Europe: Бохум, Германия.
8. GM Europe: Сарагоса, Испания.
9. GM/Renault: Лутон, Англия.
10. LDV: Бирмингем, Англия.
11. Mitsubishi: Борн, Голландия.
12. PSA: Мангальде, Португалия.
13. PSA: Мадрид, Испания.
14. Renault: Вальядолид, Испания.
15. Renault: Флан, Франция.
16. Renault: Сандовиль, Франция<sup>16</sup>.

Иная ситуация сложилась в России. Однако существуют свои трудности. Наиболее сильное влияние на развитие российского автомобильного рынка, на наш взгляд, окажут: развитие сборочных производств иномарок; снижение конкурентоспособности отечественных марок; сдвиг предпочтений и рост доходов населения.

Поэтому значимое влияние в краткосрочном периоде будут иметь:

- развитие дилерской сети до насыщения;
- финансовый сервис;
- маркетинговая активность импортеров и дилеров;
- высокие цены на недвижимость.

Затем произойдет ослабление этого эффекта.

Важнейшим фактором роста в 2010–2011 гг. станет развитие сборочных производств в России. К существующим компаниям (Chevrolet, Hyundai, Ford, Renault, Kia, Chery, SsangYong, Fiat, VW-Skoda, Toyota, Nissan. В малых объемах: BMW, Cadillac, Hummer, Geely, Lifan) добавится Chevrolet-Opel. Произойдет увеличение мощностей Renault, Ford, Toyota. К тому же в 2011 г. в России начнут производить автомашины Hyundai, Suzuki, Peugeot-Citroen, Mitsubishi.

### **в. Долгосрочный прогноз**

Если сохранятся существовавшие до кризиса тенденции, то объем продаж легковых автомобилей в России в 2012 г. составит почти 3,5 млн. Из них 4/5 будут составлять иностранные модели и только 1/5 – модели отечественного производства. К тому же более 2/3 из импортных моделей будут составлять новые импортные марки (рис. 1).

Наш прогноз заметно отличается от прогноза АСМ-Холдинга, который оценивает возможности российского производства (и иностранных и отечественных марок) гораздо более оптимистично, чем мы. Авторы этого прогноза полагают, что доля автомобильной промышленности в отечественном машиностроении вырастет в 1,5–2 раза (с 23% в 2007 г. до 36–40% в 2020 г.). Доля автомобильной

---

<sup>16</sup>Источник: <http://www.autonews.ru>

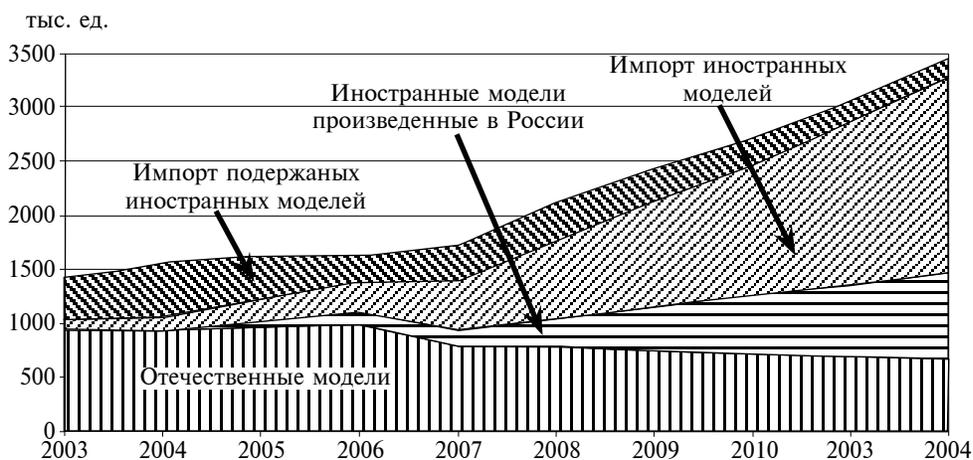


Рис. 1. Прогноз продаж легковых автомобилей в России, тыс. ед.

промышленности в ВВП увеличится в 2,5 раза (с 2% в 2007 г. до 4,7–5,0% в 2010 г.), а внутренний оборот автомобильного рынка за тот же период возрастет почти в 3 раза (с 53,0 млрд дол. до 150,0 млрд дол.).

Что же касается регионального развития автомобильной промышленности, то главным центром производства останется Поволжский кластер, включающий Нижегородскую, Самарскую, Ульяновскую области, Удмурдскую республику и республику Татарстан. На него будет приходиться 2/3 отечественного производства автомобилей.

С большим отрывом от Поволжского кластера будет происходить развитие Центрального и Северо-Западного кластера, которые в сумме будут производить 1/3 от того, что будет производиться в Поволжье. Что же касается Сибири и Дальнего Востока, то они вместе взятые будут производить примерно столько же, сколько и Центральный кластер<sup>17</sup>.

Подведем некоторые итоги. Финансовый кризис довольно сильно затронул автомобильную промышленность, поскольку автомобиль является товаром немассового спроса, занимая второе место после покупки жилья. Естественно, что в условиях падения денежных доходов населения и повышения уровня безработицы спрос на автомобили сократился. Поскольку значительная часть автомобилей покупается в кредит, то кризис в финансовой системе в ведущих странах мира не мог не отразиться на спросе на автомобили.

Финансовый кризис отчасти продлил наметившиеся до кризиса тенденции, отчасти усилил их. В ходе современного финансового кризиса произошло резкое изменение глобальной структуры автомобильной промышленности. Произошел заметный рост автомобильных рынков стран БРИК и ослабление традиционных центров автомобильного производства (США и Германии в первую очередь).

Если наметившиеся тенденции сохранятся, то Китай уже в обозримом будущем будет производить автомобили для всего мира. Во всяком случае, финансовый кризис приблизил это будущее. В настоящее время несомненно одно, что все современные финансовые гиганты становятся все более зависимыми от китайского рынка автомобилей.

Российский рынок автомобилей позже, чем американский и европейский, испытал на себе влияние мировой рецессии. К тому же сокращение спроса на

<sup>17</sup>АСМ-Холдинг.

автомобили произошло в России крайне неравномерно. Оно в большей мере затронуло отечественные модели, чем иномарки. В ходе кризиса доля автомобилей иностранной сборки заметно возросла на российском рынке, потеснив отечественных производителей. Если наметившиеся в ходе кризиса тенденции сохранятся, то уже в обозримом будущем 4/5 продаж легковых автомобилей в нашей стране будут составлять иностранные модели.

Таким образом, анализ показывает, что автомобильная промышленность выйдет из рецессии далеко не той, какой она была накануне кризиса.

*Надійшло до редакції 3.03.2010.*