

УДК 338.47:656

DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.10.2016.2.102-112>

**Как цитировать статью:** Курилова А. А., Курилов К. Ю. Основные факторы, влияющие на падение продаж на российском автомобильном рынке // Актуальные проблемы экономики и права. 2016. Т. 10, № 2. С. 102–112.

А. А. КУРИЛОВА<sup>1</sup>,

К. Ю. КУРИЛОВ<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Тольяттинский государственный университет, г. Тольятти, Россия

## ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПАДЕНИЕ ПРОДАЖ НА РОССИЙСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ

**Цель:** выявление негативных факторов, влияющих на развитие российского автомобильного рынка.

**Методы:** системный подход, обобщение и сравнение результатов, метод индукции. Выводы аргументированы результатами исследований и наблюдений, полученными сравнительно-историческим, диалектико-синтетическим и абстрактно-логическим методами.

**Результаты:** на основании данных Международной организации производителей автомобилей (ОИКА) был определен показатель перепроизводства транспортных средств во всем мире; по результатам анализа показателя автомобилизации населения в различных странах мира сформирован прогноз развития автомобильного парка России; на основе анализа макроэкономической информации определены основные факторы, влияющие на развитие автомобильного рынка России.

**Научная новизна:** заключается в выявленных закономерностях динамики развития мирового и российского автомобильных рынков. Также к научной новизне можно отнести выявленные воздействующие на российский автомобильный рынок факторы.

**Практическая значимость:** заключается в том, что российские компании – производители автомобилей могут использовать информацию о развитии мирового и российского автомобильных рынков для формирования прогнозных планов своей деятельности.

**Ключевые слова:** экономика и управление народным хозяйством; автомобильная промышленность; отрасль по производству транспортных средств; динамика развития мировой автопромышленности; спрос на автомобили; прогноз развития российской автопромышленности; программа 2020

### Введение

Автомобилестроение, несомненно, является важнейшей составляющей любой национальной и мировой экономики. По данным Международной организации производителей автомобилей (далее – ОИКА)<sup>1</sup>, в отрасли заняты около 9 млн человек. С учетом косвенной занятости в других отраслях автомобилестроение обеспечивает рабочими местами около 60 млн человек. Падение продаж автомобилей в результате мирового кризиса 2008–2009 гг. вызвало депрессию в отрасли и привело к банкротству и санации автопроизводителей. В дальнейшем кризисные моменты были преодолены, годовой объем производства и продаж вырос, по данным ОИКА, до 90 млн

транспортных средств в год. Показатель падения российского автопрома оказался более значительным: по расчетам авторов, проведенным на основе данных ОИКА, продажи автомобилей упали на 50,6 % [1, с. 97].

После кризиса 2009 г. рынок продолжил рост вплоть до 2012 г., когда началось падение продаж транспортных средств на российском рынке. При этом мировой рынок демонстрирует рост продаж транспортных средств. Так, продажи автомобилей в 2009 г. упали до уровня 2005 г., по сравнению с 2007 г. снижение составило 8,12 % (рис. 1). За последующие периоды объем производства и продаж транспортных средств значительно вырос и приблизился вплотную к 90 млн транспортных средств в год [2, с. 35].

Что касается России, то «кроличья нора» оказалась намного глубже – по сравнению с 2008 г. продажи легковых автомобилей в России упали на 50,6 % (рис. 2).

<sup>1</sup> URL: <http://oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 20.03.2016).

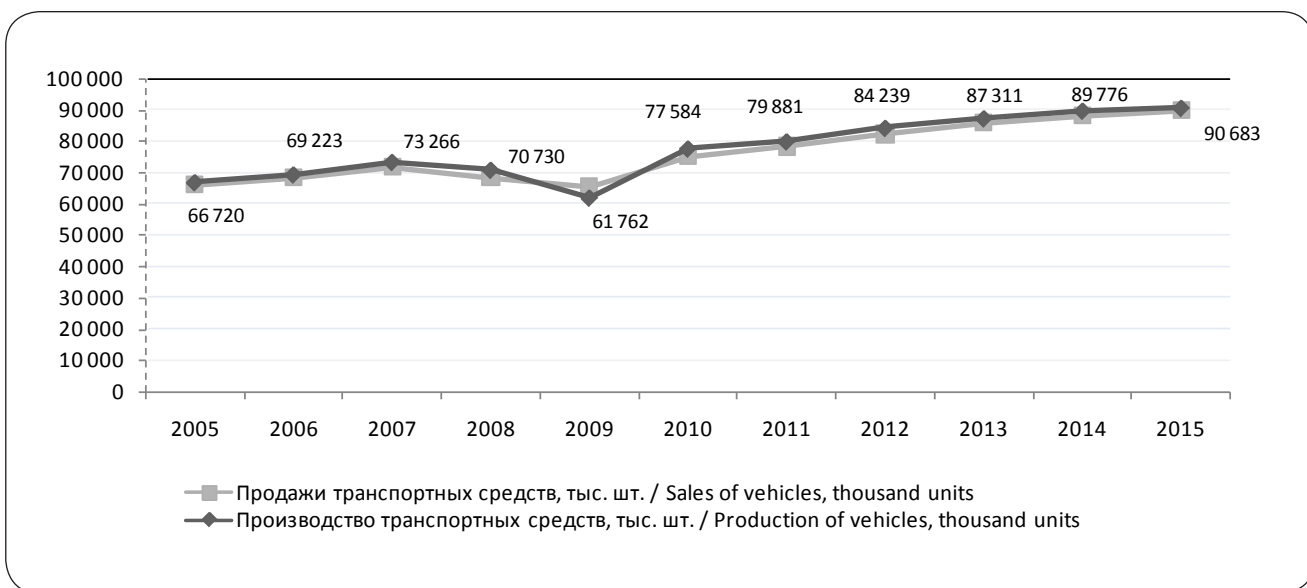


Рис. 1. Динамика изменения объемов продаж транспортных средств во всем мире с 2005 по 2015 гг.\*

\* Источник: составлено авторами на основе [3, с. 41].

Fig. 1. Dynamics of changes of vehicles sales globally, from 2005 till 2015\*

\* Source: compiled by the authors on the basis of [3, p. 41].

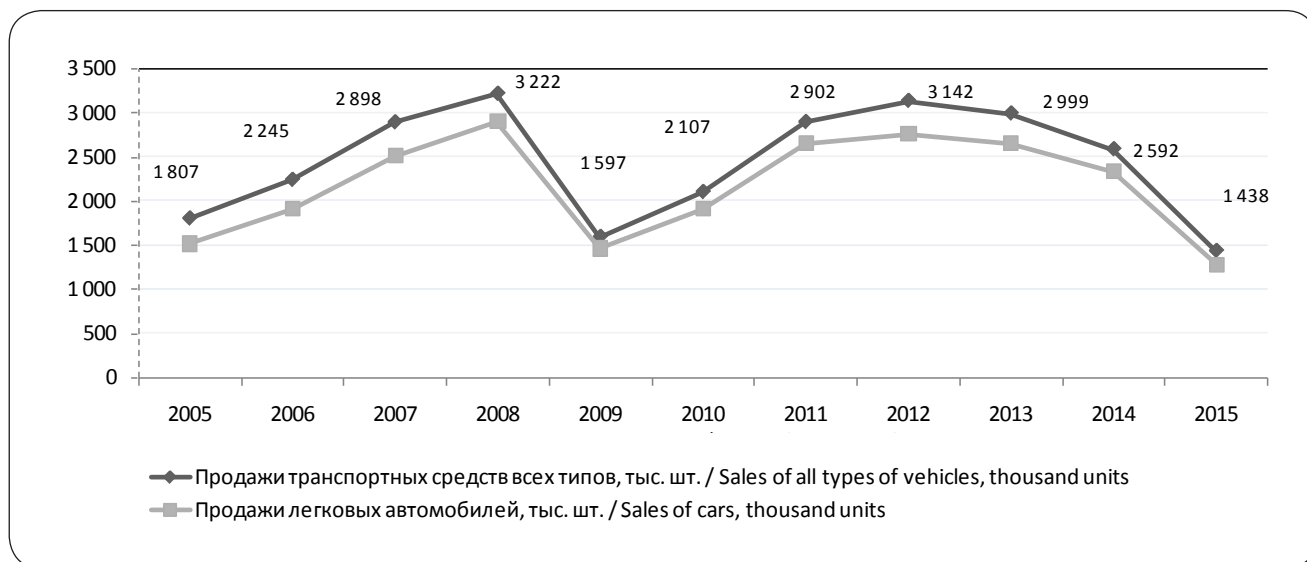


Рис. 2. Динамика изменения объемов продаж легковых автомобилей в России с 2004 по 2015 гг.\*

\* Источник: составлено авторами на основе [7, с. 43].

Fig. 2. Dynamics of changes of cars sales in Russia, from 2004 till 2015\*

\* Source: compiled by the authors on the basis of [7, p. 43].

После кризиса 2009 г. рынок продолжил рост вплоть до 2012 г., когда началось падение продаж транспортных средств на российском рынке. При этом в целом мировой рынок демонстрирует рост продаж транспортных средств [4, с. 100]. В 2015 г. стагнация достигла максимальных размеров, объем продаж упал до 1,4 млн штук транспортных средств в год, что ниже на 44,53 % уровня продаж, достигнутого в 2014 г., и более чем в 2,2 раза меньше объема продаж, который был зафиксирован по итогам 2012 г. [5, с. 44].

В целом необходимо отметить, что кризис был преодолен за счет государственной поддержки правительств практически всех стран – производителей автомобилей, которые в сложившейся ситуации оказались неспособны справиться с финансовыми проблемами. Это позволило обеспечить рост объемов продаж и производства автомобилей за период с 2010 по 2012 гг., однако в дальнейшем возможно возобновление «турбулентных» явлений в мировой автомобильной промышленности за счет обострения существующих противоречий в развитии компаний автомобилестроительной отрасли, а также мировой экономики в целом [6, с. 90].

### Результаты исследования

Подобная ситуация уже сложилась на российском автомобильном рынке и может распространиться на мировой рынок в целом. Причины возникновения колебаний объемов продаж транспортных средств можно разделить на две группы. Первая группа проблем связана с перепроизводством транспортных средств (рис. 3).

Если проанализировать величину перепроизводства, рассчитанную на основе данных Международной организации производителей автомобилей, то она составляет от 2 до 4 % от общего объема продаж. При этом непосредственно перед кризисом величина перепроизводства возросла с 2 до 4 % от объема продаж. В 2009 г. объем производства оказался ниже объема продаж, что, по-видимому, положительно сказалось на будущем спросе в 2010–2011 гг., когда меры, принятые правительствами большинства стран, вызвали рост спроса, который не мог быть удовлетворен только за счет излишков складских запасов и вызвал рост производства и стабилизацию в мировом автомобилестроении. Примечательно, что в 2010 г. объем перепроизводства в относительном выражении, как

и в 2008 г., превысил 3 %, что объясняется резким восстановлением спроса на транспортные средства, а затем снизился до уровня, не превышающего 3 % (рис. 3).

Тревожным моментом являлся рост в 2012 г. объемов перепроизводства до уровня, превышающего предкризисные значения в 2007 г. (рис. 3). Однако постепенно этот показатель снизился до уровня ниже 2005 г., т. е. 1,11 %. Это говорит о том, что в мире растет спрос на продукцию автомобилестроения [8, с. 46]. Также, возможно, производители переходят на вытягивающую систему (покупатели формируют спрос) с толкающей, т. е. выпускают продукцию, нацеленную на конкретного потребителя, а не на предполагаемый необоснованный спрос, что в конечном счете приводит к заговариванию площадок дилеров и кризису продаж предприятия [9, с. 58].

Что касается российского автомобилестроения, то, с одной стороны, несмотря на кризисные явления, для него свойственны значительные перспективы, обусловленные относительно слабым уровнем автомобилизации российского общества (рис. 4).

Как видно из рис. 4, количество автомобилей в расчете на одного человека в России, хотя и превосходит такие страны, как Бразилия, Турция, Украина и Китай, все же недотягивает до среднего значения – 316 автомобилей на 1 тыс. человек.

Легко предположить, что в будущем парк автомобилей в России будет расти как минимум до уровня ее бывших союзников по социалистическому лагерю – Польши и Чехии – и составит не менее 438–453 автомобилей на 1 тыс. человек. Следовательно, с учетом существующей в настоящий момент численности населения России можно сделать вывод о том, что парк автомобилей в России в будущем вырастет на 21,36 млн шт. и составит около 56,7 млн шт.

Однако на пути успешной реализации этого сценария существует несколько препятствий, связанных с параметрами внутренней и внешней среды в России, определяющих цену эксплуатации [11, с. 109].

Во-первых, это стоимость приобретения автомобиля в кредит, которую определяют ставки по автокредитам, в свою очередь зависящие от ставки рефинансирования национальных центральных банков (рис. 5), гораздо выше, чем в большинстве развитых стран [12, с. 364].

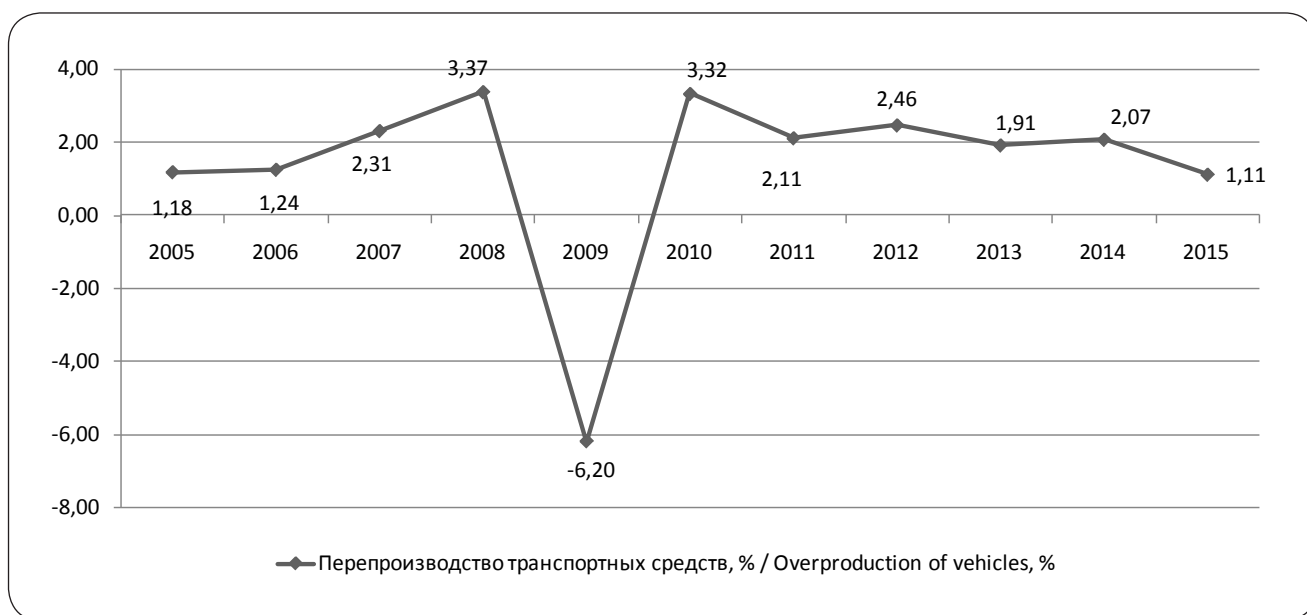


Рис. 3. Динамика объемов перепроизводства транспортных средств во всем мире с 2005 по 2015 гг. в относительном выражении\*

\* Источник: составлено авторами на основании данных OICA. URL: <http://oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 20.03.2016).

Fig. 3. Dynamics of overproduction of vehicles globally, from 2005 till 2015, comparatively\*

\* Source: compiled by the authors on the basis of OICA data, available at: <http://oica.net/category/production-statistics/> (access date: 20.03.2016).

Во-вторых, существенным фактом, влияющим на продажи автомобилей, является наличие мест парковок автомобилей как рядом с местом жительства покупателя автомобиля, так и рядом с объектами потенциальных поездок – работой, магазинами, школой и пр. Фактически в большинстве городов РФ проблема парковок проявляется с нарастающей быстротой и становится критической [13, с. 39]. Проблема актуальна как для Москвы и Санкт-Петербурга, так и для других городов. Усугубляет проблему точечная застройка новых жилых домов, съедающая последние существующие и потенциальные парковки [14, с. 480].

На фоне жесткого дефицита парковочных мест разворачивается борьба местных органов власти с владельцами транспортных средств, припарковавшимися в нарушение правил дорожного движения, путем эвакуации автомобилей. Это значительно повышает стоимость владения автомобилем в большинстве городов России и снижает мотивацию потенциальных автовладельцев к его приобретению. При этом стоимость официальных парковочных мест в виде

парковок и гаражей, по данным «Эксперт онлайн»<sup>2</sup> и компании «ПрайсвогтерхаусКуперс»<sup>3</sup>, в среднем выше, чем в развитых странах. Также отмечается рост затрат, связанных с парковкой [15, с. 300].

В-третьих, существенное влияние на стоимость владения автомобилем оказывают расходы на топливо, стоимость которого за последнее время значительно выросла, особенно с учетом повышения акциза на топливо с 1 апреля 2016 г.<sup>4</sup>

Необходимо также отметить значительный размер налога с владельцев транспортных средств, который, по данным британской компании Prestige Performance

<sup>2</sup> URL: [http://expert.ru/magazine\\_auto/2013/04/pochemu-tak-dorogo/](http://expert.ru/magazine_auto/2013/04/pochemu-tak-dorogo/) (дата обращения: 20.03.2016).

<sup>3</sup> URL: [http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/assets/e-ver\\_auto\\_2015\\_rus-1.pdf](http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/assets/e-ver_auto_2015_rus-1.pdf) (дата обращения: 20.03.2016).

<sup>4</sup> URL: <http://www.rbc.ru/economics/05/04/2016/5702dc9a79473b691fb3f1?from=main> (дата обращения: 20.03.2016).

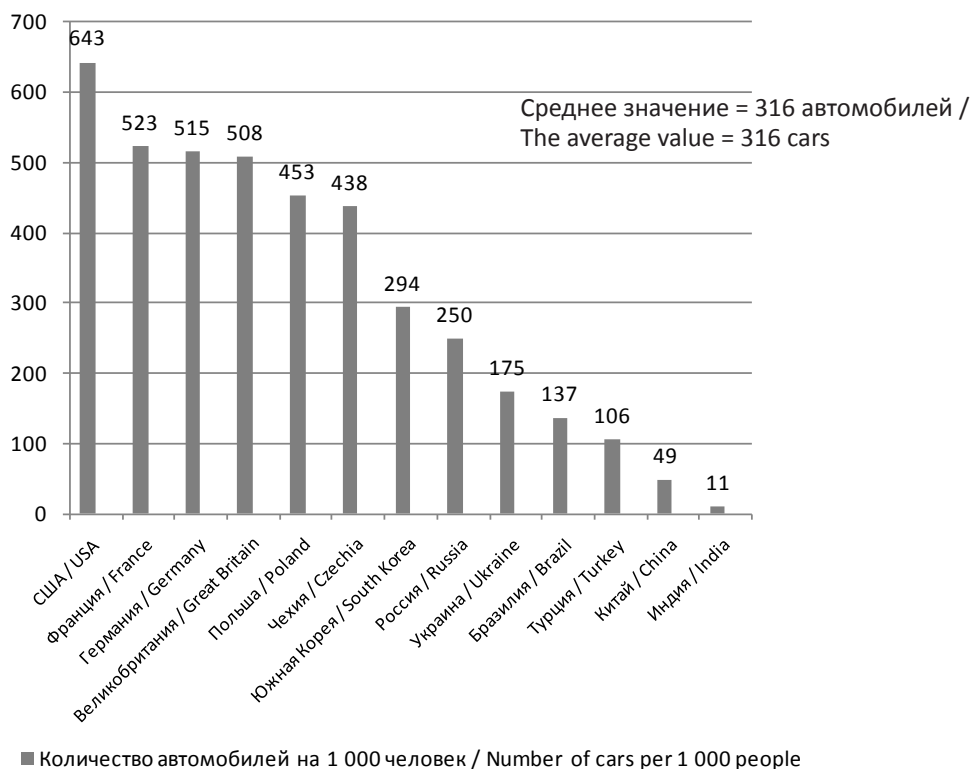


Рис. 4. Количество автомобилей на 1 000 человек в различных странах мира по состоянию на 2013 г.\*

\* Источник: составлено авторами на основе [10, с. 67].

Fig. 4. Number of cars per 1 000 people in different countries in 2013\*

\* Source: compiled by the authors on the basis of [10, p. 67].

Center<sup>5</sup>, выводил Россию на третье место в мире по этому показателю [16, с. 500].

Все эти проблемы привели к тому, что, по оценкам экспертов «ПрайсвотерхаусКуперс»<sup>6</sup> и «Эксперт онлайн»<sup>7</sup>, совокупный объем расходов на владение автомобилем в России превысил аналогичный уровень для США и Великобритании [17, с. 12]. Конечно,

<sup>5</sup> URL: [http://www.zr.ru/content/news/545894-opredeleny\\_samyje\\_dorogije\\_strany\\_dla\\_avtomobilistov/](http://www.zr.ru/content/news/545894-opredeleny_samyje_dorogije_strany_dla_avtomobilistov/) (дата обращения: 20.03.2016).

<sup>6</sup> URL: [http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/assets/ever\\_auto\\_2015\\_rus-1.pdf](http://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/assets/ever_auto_2015_rus-1.pdf) (дата обращения: 20.03.2016).

<sup>7</sup> URL: [http://expert.ru/magazine\\_auto/2013/04/pochemu-tak-dorogo/](http://expert.ru/magazine_auto/2013/04/pochemu-tak-dorogo/) (дата обращения: 20.03.2016).

с учетом падения курса рубля по отношению к мировым валютам объем расходов в пересчете на твердую валюту мог снизиться, однако расходы в рублевом эквиваленте в целом возросли за счет роста цены автомобилей, запасных частей и ГСМ, стоимость которых зависит от курса национальной валюты [18, с. 33].

В такой ситуации достижение показателя «автомобилизации» в 400 автомобилей на 1 тыс. человек, характерного для развитых стран бывшего социалистического лагеря, для российского общества является сложной задачей. Это подтверждается существующей тенденцией к замедлению темпов роста российского рынка, которая началась в конце 2012 г. и продолжается до сих пор. В замедлении виновато в том числе и изменение покупательских предпочтений: россий-

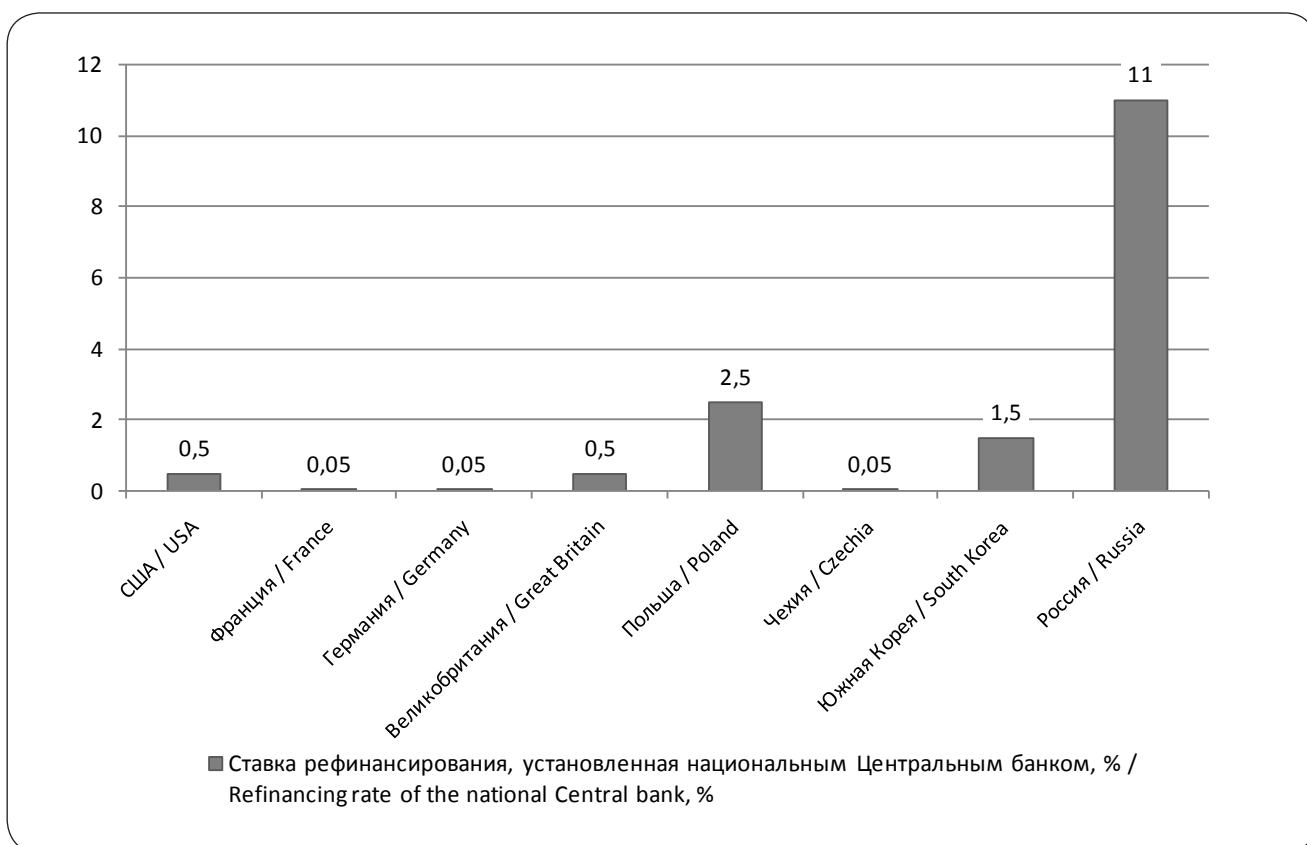


Рис. 5. Ставки рефинансирования национальных банков\*

\* Источники: составлено автором по данным книги фактов ЦРУ. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2207rank.html> (дата обращения: 20.03.2016).

Fig. 5. Refinancing rates of national banks\*

\* Source: compiled by the author by the data from CIA factbook, available at: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2207rank.html> (access date: 20.03.2016).

ский рынок постепенно движется к западной модели, когда автомобили сами по себе уже не продаются – автопроизводителям и дилерам надо прикладывать усилия, чтобы привлечь покупателей. Однако высокая стоимость владения автомобилем также является сдерживающим фактором, влияющим на темпы роста российского автомобильного рынка [19, с. 20].

Отсутствие стабильных темпов российского рынка может привести к срыву достижения целей и задач, отраженных в программе развития автомобильной промышленности до 2020 г., которая предусматривает производство силами российских автопроизводителей 3 745 тыс. автомобилей в год. При этом заявленный показатель не является экстраординарным для стран

БРИК. Например, Китай, по данным ОИКА<sup>8</sup>, произвел в 2015 г. более 24,5 млн автомобилей, а Бразилия и Индия – 2,4 млн и 4,1 млн соответственно. А ведь в целях реализации программы развития автомобильной промышленности до 2020 г. были израсходованы значительные финансовые ресурсы, которые являются в том числе средствами налогоплательщиков [20, с. 49]. Они были направлены на поддержку отечественных автопроизводителей во время кризиса и финансирования их инвестиционных программ.

<sup>8</sup> URL: <http://oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 20.03.2016).

При отсутствии стабильного спроса израсходованные средства не принесут достаточной экономической и социальной выгоды [21, с. 209].

Необходимо отметить, что совокупный потенциал российского рынка далеко не исчерпан, а максимальный показатель насыщения рынка определен уровнем автомобилизации США, который составляет 600–650 автомобилей на 1 тыс. человек. В этом случае российский парк автомобилей достигнет объема 91,2 млн шт. [22, с. 15]. Таким образом, российским автопроизводителям совместно с зарубежными концернами необходимо будет произвести около 70 млн машин. При средней цене порядка 15 000 евро это 1 050 млрд евро выручки, которая будет распределена между автопроизводителями и дилерами, вызовет соответствующий рост спроса на услуги банков и страховых компаний, а также количества занятых в различных отраслях промышленности. Наличие автомобильного парка таких размеров в РФ создаст сферу деятельности для сопутствующего бизнеса, начиная от сервиса по ТО автомобилей, продажам запасных частей и расходных материалов, горюче-смазочных материалов (далее – ГСМ). Как следствие, вырастут налоговые поступления в региональные и федеральные бюджеты, а массовая автомобилизация позволит реализовать новую мобильную концепцию российского гражданина, который может свободно путешествовать и передвигаться по огромной стране, создавая большой внутренний спрос на туристические услуги и обеспечивая значительную мобильность рабочей силы. Наконец, спрос на сталь, пластики и другие сырьевые компоненты, необходимые для производства автомобилей, возможно, избавит экономику РФ от пресловутой экспортной зависимости и снимет Россию с нефтяной «иглы», создав мощную базу для платежеспособного внутреннего спроса [22, с. 15].

### Выводы

Неужели великолепные перспективы развития российских автопрома и автомобильного рынка разобьются об отсутствие парковочных мест, доступных кредитов и прочие внешние причины?

По нашему мнению, для реализации амбициозной программы развития автомобильной промышленности и ее дальнейшего претворения в соответствии со сценарием, описанным выше, необходимы консолидирован-

ные усилия государства и частного бизнеса, которые, по нашему мнению, должны заключаться в следующем:

1. Обеспечение доступных кредитов покупателям транспортных средств. При этом доступной должна быть не только процентная ставка как плата за кредит, но и сам кредит для большинства заемщиков, в том числе с неофициальными доходами [23, с. 344]. Субсидирование процентных ставок по автокредитам со стороны государства и автопроизводителей, контроль условий автокредитования со стороны ЦБ РФ.

2. Снижение расходов владельцев на ГСМ путем фиксирования внутренних цен по формуле «средняя цена бензина в США – понижающий коэффициент». При определении цены должны учитываться как цены на ГСМ, устанавливаемые компаниями-производителями, так и сумма налогов и сборов, заложенная в цене ГСМ. По нашему мнению, такая процедура ценообразования будет наиболее справедливой, так как закупаемое сырье поступает в США по более высокой цене с учетом значительного транспортного плеча [24, с. 53]. Дополнительными мерами по снижению стоимости ГСМ может стать развитие рынка газомоторного топлива, т. е. увеличение продаж сжатого природного газа (CNG) и сжиженного натурального газа (LNG).

Этот сценарий требует усилий как со стороны государства, так и со стороны газовых компаний. Также не стоит обходить вниманием вариант использования бензина и дизельного топлива с добавлением этанола и/или метанола. Это даст дополнительный стимул для развития сельского хозяйства и/или химической промышленности. Использование альтернативных моторных топлив окажет дополнительное естественное давление на топливный рынок, заставив топливные монополии обеспечить приемлемую цену на внутреннем рынке. Со стороны отечественных автопроизводителей должны быть приняты меры по снижению расхода ГСМ на один километр пройденного пути, а также по обеспечению топливной гибкости автомобилей в использовании различных видов моторных топлив. Например, в США, Канаде и Бразилии выпускаются автомобили, в которых доля этанола в топливе может достигать до 90 %.

3. Реализация федеральной программы строительства автомобильных дорог, повышение эффективности строительства дорог, улучшение соотношения «цена – качество» дорог, обеспечение бесплатных доступных парковок и стимулирование приобрете-

ния парковочных мест автовладельцами, реализация федеральных программ по строительству бесплатных парковок для транспортных средств, субсидирование строительства за счет бесплатного предоставления земельных участков, права аренды и пр.

4. Для снижения налоговых платежей возможно определение ставок налога на владельцев транспортных средств исходя из среднего уровня доходов населения региона, в котором он взимается, учет специфических факторов (развитие дорожной инфраструктуры, качество дорог; развитие общественного транспорта и пр.) [25, с. 300]. Фиксация и оптимизация других обязательных платежей (взносов, штрафов и прочего), формирование системы, нацеленной не на наказание, а на повышение культуры вождения и соблюдения ПДД, в том числе со стороны сотрудников ДПС.

5. Оптимизация страховых взносов владельцев транспортных средств возможна путем усиления конкуренции за счет привлечения иностранных страховых компаний, а также увеличения скидок за безаварийную езду (система «бонус-малус»).

По нашему мнению, предложенные мероприятия обеспечат долгосрочный потенциал для роста автомобильного рынка и позволят выполнить амбициозные цели и задачи, поставленные в программе развития российской автомобильной промышленности до 2020 г. Это является достаточно актуальным, ведь на ее выполнение израсходованы значительные средства налогоплательщиков, в том числе на поддержку отечественных автопроизводителей, которые при отсутствии достаточного спроса на продукцию окажутся не в состоянии выполнить поставленные перед ними амбициозные задачи и будут ввергнуты в новый кризис. И дело может оказаться не только в качестве и цене продаваемых в России автомобилей, но и в банальном отсутствии возможности потенциальных покупателей парковать свой автомобиль у мест работы, учебы и прочих, на первый взгляд кажущихся мелкими и незначительными, проблемах. Ведь не секрет, что России необходим новый сценарий развития, и его успешная реализация будет зависеть от многих отраслей, в числе которых автомобилестроение будет играть значительную роль. Отсутствие внимания к сфере производства продуктов с высокой добавленной стоимостью и ориентация на экспорт сырья может «заморозить» Россию в состоянии, которое можно охарактеризовать выражением «колосс на глиняных ногах».

## Список литературы

1. Курилов К. Ю., Богатырев В. Д., Иванов Д. Ю. Прогнозы развития отечественной автомобильной промышленности // Сб. науч. трудов V Междунар. науч.-практ. конф. Тольятти, 2015. С. 96–98.
2. Курилов К. Ю., Курилова А. А. Цикличность развития мировой автомобильной промышленности // Экономический анализ: теория и практика. 2010. № 35. С. 33–44.
3. Курилова А. А. Прогноз развития автомобильной промышленности до 2026 г. // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2012. № 1. С. 40–42.
4. Курилов К. Ю., Курилова А. А. Формирование прогноза продаж транспортных средств до 2025 года // Аудит и финансовый анализ. 2011. № 5. С. 98–110.
5. Курилов К. Ю., Курилова А. А. Оценка финансовых результатов предприятий автомобильной промышленности // Вестник НГИЭИ. 2015. № 1 (44). С. 42–46.
6. Анализ развития мировой автопромышленности / А. А. Курилова, М. О. Искосков, А. А. Руденко, К. Ю. Курилов // Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. 2015. № 3 (41). С. 87–92.
7. Курилов К. Ю. Принципы формирования системы затрат промышленного предприятия // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2015. № 3 (12). С. 41–45.
8. Курилова А. А., Фролова О. Ю. Управление рисками на предприятиях авиастроительной промышленности // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2014. № 4. С. 45–47.
9. Курилов К. Ю. Применение программы обратного выкупа на предприятиях автомобильной промышленности // Карельский научный журнал. 2014. № 2. С. 57–60.
10. Курилов К. Ю. Хеджирование как способ повышения эффективности предприятий автомобилестроения // Карельский научный журнал. 2014. № 3. С. 62–69.
11. Шмыгов А. Ф., Фролова О. Ю. Тенденции автомобильного кластера Самарской области на современном этапе развития // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2014. № 3. С. 107–110.
12. Курилов К. Ю., Курилова А. А. Динамика развития мирового и российского автомобильного рынка в 2012 г. // Аудит и финансовый анализ. 2013. № 6. С. 363–366.
13. Курилов К. Ю. Развитие российского автомобильного рынка до 2020 года // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2012. № 1. С. 37–40.
14. Kurilov K. Y. World and Russian automotive industry development perspectives // Studies on Russian Economic Development. 2012. Vol. 23. No. 5. Pp. 478–487.
15. Бродель Ф. Время мира. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV–XVIII вв. М.: Прогресс, 1992. 752 с.
16. Гумилев Л. Н. Этногенез и биосфера Земли. М.: АСТ, Астрель, 2005. 642 с.



17. Жамбю М. Иерархический кластерный анализ и ответственности. М.: Финансы и статистика, 1988. С. 11–15.
18. Жугляр К. Кризис и бизнес-циклы во Франции, Англии и США. Лондон: Максимилян Паблшер, 1862. С. 30–35.
19. Дюран Б., Оделл П. Кластерный анализ. М.: Статистика, 1977. С. 15–25.
20. Дэйвисон М. Многомерное шкалирование. М.: Финансы и статистика, 1998. С. 47.
21. Дьюи Э. Р., Мандино Ог. Таинственные силы, которые вызывают события. Нью-Йорк: Hawthornbooks inc, 1971. 211 с.
22. Китчин Д. Циклы и тренды в экономике // Обзор экономической статистики. Вып. 5. № 1 (январь). 1923. С. 10–16.
23. Кондратьев Н. Д., Яковец Ю. В., Абалкин Л. И. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Избранные труды. М.: Экономика, 2002. С. 341–393.
24. Модельский Дж., Томпсон У. Волны Кондратьева, развитие мировой экономики и международная политика // Вопросы экономики. 1992. № 10. С. 49–57.
25. Форрестер Дж. Основы кибернетики предприятия (индустриальная динамика). М.: Прогресс, 1971. 340 с.

Дата поступления 28.03.16

Дата принятия в печать 29.04.16

© Курилова А. А., Курилов К. Ю., 2016. Впервые опубликовано в журнале «Актуальные проблемы экономики и права» (<http://apel.ieml.ru>), 15.06.2016; лицензия Татарского образовательного центра «Таглимат». Статья находится в открытом доступе и распространяется в соответствии с лицензией Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), позволяющей неограниченно использовать, распространять и воспроизводить материал на любом носителе при условии, что оригинальная работа, впервые опубликованная в журнале «Актуальные проблемы экономики и права», процитирована с соблюдением правил цитирования. При цитировании должна быть включена полная библиографическая информация, ссылка на первоначальную публикацию на <http://apel.ieml.ru>, а также информация об авторском праве и лицензии.

#### Информация об авторах

**Курилова Анастасия Александровна**, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры «Финансы и кредит», Тольяттинский государственный университет

Адрес: 445667, г. Тольятти, ул. Белорусская, 14, тел.: (8482) 53-91-83

E-mail: [aakurilova@yandex.ru](mailto:aakurilova@yandex.ru)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1943-5675>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/F-6007-2016>

Контактное лицо:

**Курилов Кирилл Юрьевич**, кандидат экономических наук, доцент, профессор кафедры «Финансы и кредит», Тольяттинский государственный университет

Адрес: 445667, г. Тольятти, ул. Белорусская, 14, тел.: (8482) 53-91-83

E-mail: [aakurilova@yandex.ru](mailto:aakurilova@yandex.ru)

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-1540-5388>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/F-6038-2016>

A. A. KURILOVA<sup>1</sup>,

K. YU. KURILOV<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Togliatti State University, Togliatti, Russia

#### MAIN FACTORS INFLUENCING THE FALL OF SALES IN THE RUSSIAN AUTOMOBILE MARKET

**Objective:** to identify the negative factors affecting the development of the Russian automobile market.

**Methods:** systemic approach, generalization and comparison of results, method of induction. The findings are based on the research results and observations obtained with the comparative-historical, dialectical-synthetic and abstract-logical methods.

**Results:** basing on data of the International organization of motor vehicle manufacturers (OICA), the rate of vehicles overproduction worldwide was determined; the analysis of motorization index in various countries allowed to form the forecast for the development of automotive fleet in Russia; basing on the analysis of macroeconomic data, the main factors influencing the development of the Russian automobile market were determined.

**Scientific novelty:** the regularities of dynamics of development of the global and Russian automobile markets were revealed. The factors influencing the Russian car market were identified.

**Practical significance:** the Russian car manufacturers can use information about the development of the global and Russian automobile markets to create plans for their activities.

**Keywords:** Economy and national economy management; Automobile industry; Sector of vehicles production; Dynamics of the global automobile industry; Demand for cars; Forecast of development of the Russian automobile industry; Program 2020

## References

1. Kurilov, K. Yu., Bogatyrev, V. D., Ivanov, D. Yu. Prognozy razvitiya otechestvennoi avtomobil'noi promyshlennosti (Forecast of the Russian automobile industry development), *Sb. nauch. trudov V Mezhdunar. nauch.-prakt. konf.*, Togliatti, 2015, pp. 96–98 (in Russ.).
2. Kurilov, K. Yu., Kurilova, A. A. Tsiklichnost' razvitiya mirovoi avtomobil'noi promyshlennosti (Cyclicality of the global automobile industry development), *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika*, 2010, No. 35, pp. 33–44 (in Russ.).
3. Kurilova, A. A. Prognoz razvitiya avtomobil'noi promyshlennosti do 2026 g. (Forecast of the automobile industry development up to 2026), *Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie*, 2012, No. 1, pp. 40–42 (in Russ.).
4. Kurilov, K. Yu., Kurilova, A. A. Formirovanie prognoza prodazh transportnykh sredstv do 2025 goda (Forming the prediction of vehicle sales up to 2025), *Audit i finansovyi analiz*, 2011, No. 5, pp. 98–110 (in Russ.).
5. Kurilov, K. Yu., Kurilova, A. A. Otsenka finansovykh rezul'tatov predpriyatii avtomobil'noi promyshlennosti (Evaluation of financial results of automobile enterprises), *Vestnik NGIEI*, 2015, No. 1 (44), pp. 42–46 (in Russ.).
6. Kurilova, A. A., Iskoskov, M. O., Rudenko, A. A., Kurilov, K. Yu. Analiz razvitiya mirovoi avtopromyshlennosti (Analysis of development of the global automobile industry), *Vestnik Povolzhskogo gosudarstvennogo universiteta servisa. Seriya: Ekonomika*, 2015, No. 3 (41), pp. 87–92 (in Russ.).
7. Kurilov, K. Yu. Printsipy formirovaniya sistemy zatrat promyshlennogo predpriyatiya (Principles of forming the cost system of an industrial enterprise), *Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie*, 2015, No. 3 (12), pp. 41–45 (in Russ.).
8. Kurilova, A. A., Frolova, O. Yu. Upravlenie riskami na predpriyatiyakh aviastroitel'noi promyshlennosti (Risk management at aviation-building enterprises), *Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie*, 2014, No. 4, pp. 45–47 (in Russ.).
9. Kurilov, K. Yu. Primenenie programmy obratnogo vykupa na predpriyatiyakh avtomobil'noi promyshlennosti (Implementing the trade-in program at automobile enterprises), *Karel'skii nauchnyi zhurnal*, 2014, No. 2, pp. 57–60 (in Russ.).
10. Kurilov, K. Yu. Khedzhirovanie kak sposob povysheniya effektivnosti predpriyatii avtomobilestroeniya (Hedging as a means of increasing the efficiency of automobile enterprises), *Karel'skii nauchnyi zhurnal*, 2014, No. 3, pp. 62–69 (in Russ.).
11. Shmygov, A. F., Frolova, O. Yu. Tendentsii avtomobil'nogo klastera Samarskoi oblasti na sovremennom etape razvitiya (Trends of automobile cluster of Samara region at the modern stage of development), *Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie*, 2014, No. 3, pp. 107–110 (in Russ.).
12. Kurilov, K. Yu., Kurilova, A. A. Dinamika razvitiya mirovogo i rossiiskogo avtomobil'nogo rynka v 2012 g. (Dynamics of the development of the Russian and global automobile market in 2012), *Audit i finansovyi analiz*, 2013, No. 6, pp. 363–366 (in Russ.).
13. Kurilov, K. Yu. Razvitie rossiiskogo avtomobil'nogo rynka do 2020 goda (Development of the Russian automobile market up to 2020), *Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie*, 2012, No. 1, pp. 37–40 (in Russ.).
14. Kurilov, K. Y. World and Russian automotive industry development perspectives, *Studies on Russian Economic Development*, 2012, vol. 23, No. 5, pp. 478–487.
15. Braudel, F. *Vremya mira. Material'naya tsivilizatsiya, ekonomika i kapitalizm. XV–XVIII vv.* (Time of the world. Material civilization, economy and capitalism. 15–18 cc.), Moscow: Progress, 1992, 752 p. (in Russ.).
16. Gumilev, L. N. *Etnogenez i biosfera Zemli* (Ethnogenesis and biosphere of the Earth), Moscow: AST, Astrel', 2005, 642 p. (in Russ.).
17. Zhambyu, M. *Ierarkhicheskii klasternyi analiz i sootvetstviya* (Hierarchy cluster analysis and correlations), Moscow: Finansy i statistika, 1988, pp. 11–15 (in Russ.).
18. Juglar, K. *Krizis i biznes-tsikly vo Frantsii, Anglii i SShA* (Crisis and business cycles in France, Great Britain and the USA), London: Maksimil'yan Pablisher, 1862, pp. 30–35 (in Russ.).
19. Duran, B., Odell, P. *Klasternyi analiz* (Cluster analysis), Moscow: Statistika, 1977, pp. 15–25 (in Russ.).
20. Davison, M. *Mnogomernoe shkalirovanie* (Multidimensional scaling), Moscow: Finansy i statistika, 1998, p. 47 (in Russ.).
21. Dewey, E. R., Mandino, Og. *Tainstvennyye sily, kotorye vyzyvayut sobytiya* (Mysterious powers causing events), New York: Hawthornbooks inc, 1971, 211 p. (in Russ.).
22. Kitchin, D. Tsikly i trendy v ekonomike (Cycles and trends in economy), *Obzor ekonomicheskoi statistiki*, is. 5, No. 1, 1923, pp. 10–16 (in Russ.).
23. Kondratiev, N. D., Yakovets, Yu. V., Abalkin, L. I. *Bol'shie tsikly kon'yunktury i teoriya predvideniya. Izbrannye trudy* (Large cycles of conjuncture and theory of prediction. Selected works), Moscow: Ekonomika, 2002, pp. 341–393 (in Russ.).
24. Model'skii, J., Thompson, U. Volny Kondrat'eva, razvitie mirovoi ekonomiki i mezhdunarodnaya politika (Kondratiev waves, global economy development and international policy), *Voprosy ekonomiki*, 1992, No. 10, pp. 49–57 (in Russ.).
25. Forrester, J. *Osnovy kibernetiki predpriyatiya (industrial'naya dinamika)* (Bases of an enterprise's cybernetics (industrial dynamics)), Moscow: Progress, 1971, 340 p. (in Russ.).

Received 28.03.16

Accepted 29.04.16

© Kurilova A. A., Kurilov K. Yu., 2016. Originally published in Actual problems of economics and law (<http://apel.ieml.ru>), 15.06.2016; Licensee Tatar Educational Centre "Taglimat". This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work, first published in Actual problems of Economics and Law, is properly cited. The complete bibliographic information, a link to the original publication on <http://apel.ieml.ru>, as well as this copyright and license information must be included.

#### Information about the authors

**Anastasiya A. Kurilova**, Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Char “Finance and Credit”, Togliatti State University  
Address: 14 Belorusskaya Str., 445667, Togliatti, tel.: (8482) 53-91-83  
E-mail: aakurilova@yandex.ru  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1943-5675>  
Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/F-6007-2016>

*Contact:*

**Kirill Yu. Kurilov**, PhD (Economics), Associate Professor, Professor of the Char “Finance and Credit”, Togliatti State University  
Address: 14 Belorusskaya Str., 445667, Togliatti, tel.: (8482) 53-91-83  
E-mail: aakurilova@yandex.ru  
ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-1540-5388>  
Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/F-6038-2016>

**For citation:** Kurilova A. A., Kurilov K. Yu. Main factors influencing the fall of sales in the Russian automobile market, *Actual Problems of Economics and Law*, 2016, vol. 10, No. 2, pp. 102–112.

## ПОЗНАНИЕ

**Зубаков, В. М.**

**Воспроизводственная функция общего благосостояния в системе национально-го накопления** / В. М. Зубаков, Р. И. Хикматов, Р. М. Кочеткова ; Институт экономики, управления и права (г. Казань). – Казань : Изд-во «Познание» Института экономики, управления и права, 2015. – 200 с.

В монографии задача достижения общего благосостояния в стране раскрывается на примере двух основных законов благосостояния, а также с учетом третьего, в основу которого положена система социального страхования населения. Главным жизненным стимулом для любого человека в любой стране является уверенность, что его старость будет спокойной и обеспеченной. Главным побудительным стимулом человека к накоплению на свою будущую обеспеченную старость являются пенсионные отчисления, которые мотивируют индивида в течение долгой активной жизни на упорный производительный труд и обеспечивают воспроизводственную функцию политики общего благосостояния в системе национального накопления. Поэтому авторы считают, что в основе страховой финансовой политики в любой стране должно присутствовать не сбережение нынешних пенсионных накоплений (до выхода на пенсию), а умножение будущего пенсионного потребления (после выхода на пенсию). Этот, по сути, воспроизводственный рыночный подход к социально-экономическим процессам в любом обществе наиболее полно отражается в третьем законе благосостояния, который сформулирован авторами и которому найдено место в структуре формирования системы общего благосостояния в стране.

Будет интересна широкому кругу участников рыночных отношений – как экспертам социальных программ правительства, так и практическим работникам органов власти всех уровней. Информацию из монографии можно также использовать на занятиях со студентами старших курсов экономических вузов и специальностей.