Как сделать легальным вторичный рынок автомобилей?

Особенности функционирования вторичного рынка автомобилей в рамках регионального аспекта и актуальность взаимодействия с органами государственной власти

Аннотация

Вторичный рынок автомобилей – один из наименее изученных сегментов экономики. Между тем его оборот достигает 10% бюджета Российской Федерации, а взаимодействие органов власти и представителей бизнеса данного сегмента на общегосударственном и региональном уровне позволяет решить многие социально экономические проблемы.

Ключевые слова: вторичный рынок автомобилей, региональная экономика, банковский сектор, взаимодействие, органы государственной власти

Рынок автомобилей привлекает исследователей как важная составляющая экономики страны. Его стремительное развитие за последние 20 лет дало существенный вклад в экономику страны. Если в 1994 году в России в среднем приходилось 30–40 автомобилей на тысячу человек, то в 2011 году уже 251 автомобиль на тысячу человек. В 2011 году в стране было продано 2,65 млн новых автомобилей всех производителей, 65% из них пришлось на отечественные марки. Общий оборот рынка новых автомобилей в 2011 году составил порядка 1,7 трлн рублей [1].

При этом вторичному рынку автомобилей внимания исследователей практически не уделяется. Хотя, опираясь на зарубежный опыт, можно сказать, что вторичный рынок автомобилей зачастую играет даже более важную роль, чем первичный. Например, в США на один новый проданный автомобиль приходиться пять подержанных. Для России данный показатель существенно ниже

Ратис Георгий Юрьевич
аспирант, Самарский институт управления
Ratis@samtel.ru

– в течение последних несколько лет вторичный рынок автомобилей опережал первичный по числу заключенных сделок всего в два раза. В 2011 году было совершено более 4,5 млн сделок по продаже подержанных автомобилей. Оборот этой отрасли составил порядка 900 млрд рублей. На 2012 прогнозируется рост рынка до 5 млн сделок и оборот порядка 1 трлн рублей. Однако до 50% вторичного рынка автомобилей приходиться на стихийную составляющую, представленную сделками между физическими лицами и на нелегальных авторынках, в то время как для США и стран Европы на стихийную часть рынка редко приходиться более 15% [5].

Вынужденное стремление к инновациям

Вследствие расслоения вторичного рынка автомобилей на цивилизованную и стихийную часть можно выделить ряд характерных тенденций в данной отрасли.

Поскольку цивилизованная часть в основном представлена малым бизнесом, то одной из ведущих тенденций можно назвать расширение сервиса и улучшение качества обслуживания для усиления конкурентной борьбы, в первую очередь, со стихийной частью рынка. Предоставляя максимально широкий набор услуг, малый бизнес стремиться облегчить физическому лицу процесс покупки автомобиля. Наращивание спектра услуг, в свою очередь, приводит к необходимости увеличения числа обслуживающего персонала на торговых площадках. Как следствие – рост накладных расходов и необходимость проведения оптимизации и использования передового опыта организации труда. Конечно, данная тенденция характерна для успешно развивающегося бизнеса.

Существует ряд тенденций, связанных с особенностями вторичного рынка, сезонным характером, особенностями взаимодействия с поставщиками, банками, конкурентами и другими, которые в целом можно назвать вынужденным стремлением к инновациям. В целом данный тренд хорошо известен в научной литературе в отношении всего малого бизнеса, но в условиях финансового кризиса на вторичном рынке автомобилей он прояв-

в 2011 году в стране было продано 2,65 млн новых автомобилей всех производителей, 65% из них пришлось на отечественные марки

ляется особо отчетливо. Для того чтобы подробнее описать процессы происходящие а вторичном рынке автомобилей необходимо дать характеристику среды в которой он развивается. В рамках данной работы это было сделано на примере Самарского региона, в связи с его характерными особенностями [2].

Самарская область – один из ведущих российских промышленных регионов, отличающийся значительным многообразием отраслей промышленности. Машиностроение представлено почти полным набором основных отраслей, среди которых ведущая роль принадлежит автомобильной промышленности. На долю легковых автомобилей, производимых в области, приходится более 70% от всего выпуска автомобилей страны. Как следствие, по данным на 2011 год, на 4 млн населения Самарской области приходиться порядка 1 млн автомобилей. В среднем в регионе на тысячу жителей приходиться около 232 автомобилей [3].

...по данным на 2011 год, на 4 млн населения Самарской области приходиться порядка 1 млн автомобилей

Вторичный рынок автомобилей

Наряду с развитым первичным рынком автомобилей, существует мощный и по объему продаж даже более развитый вторичный рынок автомобилей. Здесь следует отметить, что развитый вторичный рынок автомобилей – характерная черта не только для Самарской области, но и для всей России в целом. Не смотря на отставание от показателей крупных европейских стран, в большинстве регионов число сделок, заключенных на вторичном рынке автомобилей, в 2 раза превосходит число сделок, заключенных на первичном рынке. Для Самарской области этот показатель несколько ниже, однако, уровень ежегодных продаж в 2011 году превысил 100 000 автомобилей. Малый и средний бизнес (МСБ) контролируют порядка 62% этого рынка, что выше средних цифр по России. Таким образом, можно утверждать, что именно малый бизнес совершает наибольший вклад на вторичном рынке автомобилей в экономику региона.

Однако в отдельных регионах Северного Кавказа, например, процент сделок, которые напрямую проходят между физическими лицами, составляет 60–70%. То есть, это сделки по факту, которые

...развитый вторичный рынок автомобилей – характерная черта не только для Самарской области, но и для всей России в целом

мало отражаются на экономике региона, так как не проходят через баланс предприятия, не обеспечивают рабочие места, служат источником криминогенных ситуаций. Очевидно, что перенаправление потока этих сделок в русло работы с официальными дилерами и иными юридическими лицами, работающими на вторичном рынке – одна из важнейших задач, позволяющих решить целый комплекс проблем. При этом необходимо понимать, что в данной сфере предприятия МСБ сделали практически максимум возможного. Конечно, рано говорить о европейском уровне сервиса, однако в целом комплекс предлагаемых услуг действительно призван привлечь максимально возможное число клиентов, он постоянно модернизируется в соответствии с ситуацией на рынке. Фактически, если сравнивать ситуацию в Самарском регионе с ситуацией в среднем по России, то можно отметить, что стихийный рынок примерно на 12% меньше общероссийского тренда и составляет 38%.

Задачи органов государственно власти по сокращению стихийного рынка

Но естественно, что самостоятельно бизнес не способен изменить систему, сложившуюся за более чем 20 лет. Сокращение стихийного рынка до приемлемого уровня, сравнимого с европейским – задача органов государственно власти, так как в данном случае решается ряд сложных социально-экономических задач.

Во-первых, общая легализация автомобильного бизнеса. Сокращение стихийной части рынка сократит и число случаев противозаконной деятельности на данном рынке. Так же сократиться и коррупционная составляющая в органах регистрации.

Во-вторых, увеличение налогооблагаемой базы. Хотя после 2009 года продажа подержанного автомобиля и не облагается налогом, однако прохождение крупных сумм через баланс предприятия фактически включает эти средства в экономику региона. То есть, если ориентироваться на общероссийские показатели в 4,5 млн проданных автомобилей. Из них порядка 2 млн были проданы, минуя юридические лица. Если принять среднюю цену на подержанный автомобиля равной 200 тыс. руб.,

то в экономику будет дополнительно включено 400 млрд рублей. Если ориентироваться на региональный уровень, то для Самарской области эта сумма будет равна 7,1 млрд рублей. По факту данная сумма существенно больше, так как необходимо учитывать множество не зарегистрированных сделок, возросшую среднюю цену за последние годы на вторичном рынке и множество других факторов.

В-третьих, увеличение числа рабочих мест. Сокращение стихийной составляющей приведет к увеличению компаний обслуживающих вторичный рынок автомобилей. Если брать среднюю сумму продаж в 2011 году приходящуюся на 1 авторынок ГК «Карлайн» то она равна 350 автомобилям в год. Ориентируясь на цифру в 2 млн автомашин стихийного рынка, в масштабах страны получаем возможность открыть более 5700 новых автосалонов и авторынков, то есть более 114 000 рабочих мест.

Естественно, полностью исключить стихийную часть рынка невозможно, однако сокращение его до приемлемого уровня в 10–15% актуально как для бизнеса, так и для государства.

Выводы

В целом можно сделать вывод, что к омпании на вторичном рынке автомобилей выполняет ряд специфических функций, не свойственных МСБ в целом. Функционирование МСБ на вторичном рынке автомобилей, обеспечивает высокую ликвидность первичного рынка автомобилей, снимает часть рисков с банковской сферы и снижает токсичность кредитов, обеспечивает включение большого объема частного капитала в банковскую систему региона, обеспечивает снижение криминогенности вторичного рынка за счет уменьшения стихийной его части, а также обеспечивает возможность перетекания денежных средств между физическими лицами со сниженными рисками. В результате оказывается в целом благотворное влияние на благосостояние всего региона – как на его экономическую, так и на социальную составляющую. Однако перед вторичным рынком стоит несколько достаточно сложных проблем, решение которых совместно с государством способно значительно увеличить вклад этого сектора в регио-

сокращение стихийного рынка до приемлемого уровня, сравнимого с европейским – задача органов государственно власти, так как в данном случае решается ряд сложных социально-экономических задач

нальную экономику, поскольку до сих пор от 40 до 60% вторичного рынка складываются стихийно и очень слабо контролируются.

Литература

1. Автомобильный рынок России 2009: ежегодный сборник. – М.: АВТОСТАТ, 2009. – 210 с.
2. Ратис Г.Ю. Специфика работы ГК «Карлайн» на вторичном рынке автомобилей Тольятти» // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. – 2011. – 158–161.
3. Ратис Г.Ю. Анализ и особенности изменений логистической составляющей вторичного рынка автомобилей на примере г. Тольятти // «Логистика и экономика регионов», материалы V Международно-практической конференции. Ч. 2. – Красноярск, 2010.
4. Ратис Г.Ю. Инструменты финансовой логистики в малом и среднем бизнесе // Современный Российский менеджмент: состояние, проблемы, развитие. XII Международно-методическая конференция. – Пенза, 2010.
5. Ратис Г.Ю. Прогнозирование реального и финансового секторов экономики. Математика, статистика, психология // Вестник профессионального бухгалтера. – 2010. – № 10–12. – С.121–123.

pn

Georgy Y. Ratis
Postgraduate Student, Samara Institute of Management

Peculiarities in the Functioning of Secondary Automobile Market on the Regional Scale and Relevance of Its Interaction with the State Authorities

Abstract

The secondary market for cars is one of the least thoroughly studied segments of the economy. Meanwhile, its turnover reaches 10% of the budget of the Russian Federation, and the interaction between state authorities and business entities working in this sphere on both national and regional level would let us solve a lot of social and economic problems.

Keywords: secondary automobile market, regional economy, banking sector, interaction, state authorities