

# АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК РФ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Н.О. СТАРКОВА, кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет  
e-mail: n.starkova@mail.ru*

*А.З. ТОЛСТОВА, кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики и менеджмента, Кубанский государственный университет  
e-mail: alisatolstova@yandex.ru*

## Аннотация

Исследованы основные тенденции развития автомобильного рынка РФ. Выявлены особенности изменения экономического положения субъектов российского авторынка под влиянием конкретных макроэкономических условий и факторов. Выполнен сравнительный анализ динамики и структуры продаж автомобилей на отечественном рынке в условиях глобального кризиса 2008–2009 гг. и в период спада экономической активности в РФ в 2014–2015 гг. Определены основные проблемы отечественного авторынка, представлены дальнейшие сценарии развития и обоснованы предложения по его стабилизации.

**Ключевые слова:** производство автомобилей, авторынок, легковые автомобили, санкции, развитие рынка.

Анализ состояния национального автомобильного рынка является важным звеном исследования состояния экономики всей страны. Поэтому развитие автомобильной промышленности и автомобильного рынка – одно из основных направлений развития государственной политики многих стран, нацеленной на увеличение и поддержание темпов экономического роста и уровня занятости населения.

В последние годы все более очевидным является тот факт, что роль России как одного из наиболее важных и заметных игроков мирового рынка постепенно повышается. Не исключение и российский автомобильный рынок. На протяжении последних десяти лет продажи на рынке растут и показывают достаточно высокие значения как в относительном, так и в абсолютном выражении. Конечно, до сих пор неоспоримым фактом является то,

что уровень автомобилизации, как, впрочем, и уровень доходов, и уровень жизни российского населения, гораздо ниже значений идентичных показателей европейских стран [10]. Однако российский авторынок, несмотря на нынешний спад, в целом за последние 10 лет можно охарактеризовать как растущий.

Анализ основных статистических показателей за период с января 2003 по май 2015 г. [1, 2, 5, 7, 15, 17] свидетельствует о том, что первый скачок роста автомобильного рынка РФ произошел в кризисном для всего мира 2008 г. По результатам 2008 г. отечественный авторынок продемонстрировал рекордные для того периода значения, как относительное (+11,5%), так и абсолютное – объем реализации новых легковых автомобилей вырос до 2,5 млн штук.

Однако сразу же после подъема 2008 г. последовало резкое падение рынка, начавшееся в 4-м квартале 2008 г. и продолжившееся в 2009 г. Продажи новых автомобилей у российских дилеров, согласно данным международной аудиторской компании Pricewaterhouse Coopers (PwC), в 2009 г. рухнули на 56% до 1,4 млн штук. В то же время на 97% упали и продажи ввезенных подержанных автомобилей – до 12 тыс. штук [22]. По данным PwC, общее сокращение производства автомобилей в РФ за 2009 г. составило 60% из-за затоваривания складов и снижения спроса. А вот рыночная доля всех автомобилей, произведенных в РФ, выросла до 53 с 40% в количественном и до 36 с 25% в денежном выражении [18].

Наименее пострадавшим от кризиса 2009 г. и самым перспективным был сегмент иномарок, выпущенных в РФ. Продажи автомобилей отечественных брендов в период спада снизились на 44%, а иномарок местного производства – только на 38%. Тем не менее российских автомобилей было продано в 2009 г. в РФ все же немного больше, чем иномарок

отечественного производства. Доля отечественных машин, по данным PwC за 2009 г., выросла до 27,8 с 22% (390 тыс. штук), «российских иномарок» – до 25,5 с 18% (380 тыс. штук) [17].

Больше всего от кризиса пострадали новые импортные автомобили, продажи которых снизились на 57% до 640 тыс. штук. Их рыночная доля уменьшилась с 47,2 до 45,6%. Однако, несмотря на общий спад рынка в 2009 г., автопроизводители сумели распродать излишки запасов, остававшиеся с 2008 г.

Критическое положение российских дилеров в тот период усугублялось еще и высокой стоимостью кредитов, невозможностью их рефинансирования в кризис, а также уязвимостью структуры прибыли, основная доля которой в РФ приходится на продажи автомобилей, а не на их обслуживание, как в Европе. Более того, на нестабильность и непредсказуемость рынка в 2009 г., впрочем, как и сейчас, сильное влияние оказывали такие факторы, как валютные курсы, процентные ставки, объем кредитования, потребительская уверенность, динамика ВВП, цены на нефть и эффективность мер господдержки. Специалисты PwC отметили, что лучше всех остальных кризис пережил Центральный федеральный округ РФ, включающий в себя Москву. В центре было продано 45% от всех легковых автомобилей, реализованных на территории России.

После кризиса 2009 г., несмотря на пессимистичные прогнозы экспертов, начиная со второго квартала 2010 г. автомобильный рынок стал расти. Значительную роль в росте рынка и увеличении объемов продаж сыграла стартовавшая в марте 2010 г. программа утилизации старых автомобилей [16]. Благодаря этой программе автомобильный рынок смог выйти на траекторию самостоятельного роста уже за счет общего оздоровления экономики, роста среднедушевых доходов, восстановления рынка автокредитов [17].

С 2010 г. начался процесс восстановления мировой экономики. Умеренный рост цен на нефть способствовал развитию российского рынка в целом, прирост ВВП в 2010 г. составил 4%. Восстановление рынка труда, а также увеличение социальных расходов государства поддержали рост среднедушевых доходов в 2010 г. на уровне 4%. Ставки по кредитам в среднем составили 15% (в 2009 г. – 17–25%). В результате доля продаж автомобилей в кредит составила 36%. Помимо этого, росту покупок в кредит активно способствовали собственные кредитные программы от авто-

производителей [14]. Естественно, не стоит отвергать и тот факт, что высокие темпы роста рынка в 2010 и 2011 гг. стали следствием эффекта низкой базы – после значительного сокращения продаж в конце 2008 и 2009 г.

В первом квартале 2011 г. произошло незначительное снижение объемов продаж авторынка, однако со второго квартала начался новый рост. Несмотря на то что его относительные значения стали замедляться, в абсолютном выражении рынок продолжал существенно расти. Несомненным рычагом этого роста могло явиться продолжение программы утилизации старых автомобилей, продленной на весь 2011 г.

В 2012 г. рынок также продемонстрировал двузначные темпы роста, в результате чего показатели за год превысили объем продаж 2008 г. При этом динамика рынка в 2012 г. значительно отличалась по полугодиям – во второй половине года рост значительно замедлился, демонстрируя тенденцию к стабилизации темпов.

После нескольких лет, демонстрирующих неравномерный рост объемов продаж новых автомобилей, на российском авторынке стали заметны признаки стабилизации. Рынок встал на путь устойчивого умеренного роста.

В 2012 г. продажи новых легковых автомобилей увеличились на 10% в штучном выражении и на 21% в денежном выражении по сравнению с прошлым годом (см. таблицу).

Так, начиная с 2011 г., иномарки российского производства показали лучший рост среди остальных категорий легковых автомобилей и увеличили свою долю авторынка до 44%.

На российском рынке 2012 г. также наблюдался рост средневзвешенной цены автомобиля. Величина данного показателя за год увеличилась на 6,5% до 27 330 дол. США (в 2011 г. данный показатель составлял 25 650 дол. США). Достигнутый результат являлся рекордным за предшествующие пять лет, в течение которых средневзвешенная цена увеличилась на 20% (с 22 320 дол. США в 2008 г.). По результатам 2012 г. рынок продемонстрировал существенный рост, превзошедший ожидания специалистов. Небольшие отклонения сезонности в 2012 г. были связаны в основном с адаптацией участников рынка к более умеренным темпам роста.

В начале 2013 г. продажи новых автомобилей в России снизились. Однако с июня авторынок начал расти [15]. Аналитики отметили, что снижение продаж в начале 2013 г. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. уравновесило небольшой подъем рынка в янва-

Результаты продаж легковых автомобилей в РФ за период  
2008–2014 гг. (составлено по данным [1, 2, 5, 17])

Категории легковых автомобилей	Ед. изм.	Объем продаж						
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Отечественные марки	тыс. шт	700	380	555	620	580	480	410
	млрд дол. США	6,5	3,4	5,0	60,9	6,7	6,5	3,4
Иномарки российского производства	тыс. шт	580	350	605	1040	1215	1310	1280
	млрд дол. США	10,5	5,9	11,8	23,7	31,2	1310	10,5
Импорт новых автомобилей	тыс. шт	1500	625	600	840	965	810	650
	млрд дол. США	45	16,5	16,9	28,3	33,1	810	45
Всего	тыс. шт	2780	1355	1760	2500	2760	2600	2340
	млрд дол. США	62	25,8	33,7	58,9	71	2600	62

ре-феврале. В декабре 2013 г. рынок вырос на 4%, однако он на 1% не достиг уровня продаж в сопоставлении с данными декабря 2012 г.

В начале 2014 г. эксперты опасались давать точные прогнозы на весь год в виду осложнения политической ситуации, уточняя, что надо следить за тенденциями на рынке. Весь 2014 г. был непросто и достаточно противоречивым для автомобильной индустрии. Динамику автомобильного рынка России в 2014 г. определяло множество факторов, некоторые из которых будут оказывать существенное влияние на развитие рынка и в перспективе. По результатам 2014 г. продажи легковых автомобилей в России снизились на 10% в количественном выражении [3].

Следует отметить некоторые статистические особенности рынка: в долларовом выражении рынок сократился на 16%, в то время как в рублевом выражении вырос на 2%. Существенное влияние на авторынок оказывали неопределенность геополитической ситуации, ослабление курса рубля, повышение цен на автомобили и ставок по автокредитам [11, 13, 18].

Развивающийся в настоящее время в России экономический кризис очень сильно ударил по авторынку, сократив продажи не только дорогих зарубежных автомобилей, но и бюджетных отечественных машин. Среди стран Европы Россия – единственный рынок, который продемонстрировал в 2014 г. отрицательный тренд в продажах легковых машин. При этом экспертами отмечается, что Россия по-прежнему находится на втором месте по объему продаж новых автомобилей [21]. На первом месте Германия (3,04 млн авто, рост 3%), на третьем – Великобритания (2,48 млн авто, рост 9%), на четвертом – Франция (1,8

млн авто, рост 0%), на пятом – Италия (1,36 млн авто, рост 4%), на шестом – Испания (0,86 млн авто, рост 18%).

В 2014 г. внутренние продажи «АвтоВАЗа» упали на 15% до 387,3 тыс. машин, группы ГАЗ – на 16% до 69,388 тыс. машин. В 2014 г. российский рынок новых автомобилей сократился на 11% – общее количество проданных машин составило 2,3 млн (против 2,61 млн в 2013 г.). Произошло снижение продаж всех категорий легковых автомобилей: российские автомобили (–15%), иномарки российского производства (–2%) и импортные автомобили (–20%) [15].

В динамике рынка в 2014 г. можно выделить 3 этапа (рис. 1):

– замедление рынка в 1-м квартале в связи с окончанием программы льготного автокредитования;

– падение продаж в середине года вследствие неопределенности, связанной с введением санкций и ухудшением политических отношений с рядом стран;

– ажиотажный спрос на новые автомобили в 4-м квартале 2014 г. на фоне обесценения рубля и ожидаемого повышения цен.

Подтверждая пессимистичные прогнозы аналитиков [3, 8], в 2015 г. рынок продолжил спад (рис. 2) и сократился по итогам продаж в апреле почти в два раза – до 110 тыс. машин. По предварительным данным, ошутимое снижение продаж зафиксировано не только у всех массовых брендов, но и у подавляющего большинства премиум-марок.

Однако эксперты считают, что с учетом успешного запуска в начале апреля правительством программы льготного автокредитования итоговые цифры продаж окажутся более оптимистичными. Помимо этого, для



Рис. 1. Динамика продаж новых легковых автомобилей в РФ в 2014 г. [1]

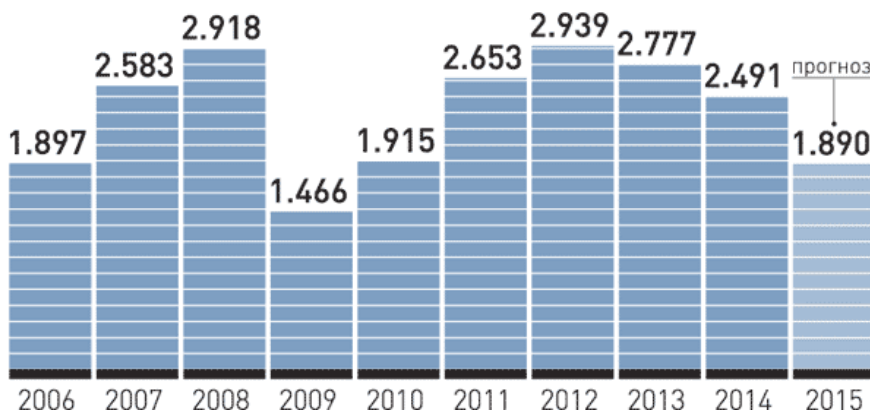


Рис. 2. Объемы продаж в РФ легковых и легких коммерческих автомобилей, млн шт. [3]

повышения активности на рынке правительство РФ инициировало возобновление программы утилизации автомобилей, существенно повлиявшей на его восстановление в предыдущий кризисный период 2009–2010 гг. Существует мнение, что эффект от продления данной программы может иметь лишь временный характер, не способный оказать существенного влияния на изменение ситуации на авторынке и в автопроме [6]. Это связано с тем, что потребительские настроения сегодня заметно отличаются от предыдущего кризиса [19]. В современных условиях в обществе устойчиво сформировалось понимание того, что нынешние экономические трудности – это надолго, и даже с государственной поддержкой покупка автомобиля в таких условиях влечет значительные расходы, которые можно отложить до лучших времен [23].

В 2014 г. в России было продано всего 2,491 млн автомобилей, российский автомобильный рынок снизился на 10,3%. Ранее эксперты АЕБ прогнозировали, что по итогам 2015 г. в России будет продано лишь 1,89 млн машин, что эквивалентно сокращению авторынка еще на 24% [5]. По итогам 2014 г. можно сделать вывод, что россияне не готовы тратить большие деньги на автомобили. В 2014 г. в РФ традиционным лидером продаж является Лада, после следуют такие марки автомобилей, как Renault и Hyundai.

Тройка лидеров по концернам выглядит так: Avtovaz-Renault-Nissan, VW Group, GM Group. Следует сказать о показателях российской компании «АвтоВАЗ» в условиях кризиса. По предварительной оценке, в марте 2015 г. компания продала на российском рынке 27 423 автомобиля (-26%) и занял более

20% рынка. Годом ранее доля марки составляла 15,2%, в феврале 2015 г. – 18,4% [21].

Результаты продаж на автомобильном рынке России в 2014 г. являются достаточно противоречивыми для автомобильной индустрии. Динамику автомобильного рынка РФ в этом году определяло множество факторов, некоторые из которых будут оказывать существенное влияние на развитие рынка и в перспективе.

В 2014 г. в России наблюдался негативный макроэкономический фон: напряженная геополитическая ситуация, снижение темпов роста экономики, рост инфляции, сильное ослабление рубля к другим валютам, падение цен на нефть, отток капитала, снижение реальных располагаемых доходов населения. По прогнозам экспертов, в 2015 г. макроэкономическая ситуация в стране может только ухудшиться [11, 19].

Первое полугодие 2015 г. оказалось едва ли не худшим периодом за всю историю российского авторынка (рис. 3). По итогам 6 месяцев 2015 года авторынок стал меньше более чем на треть, а именно на 36,4%. Всего было реализовано 782 094 единицы автомобилей [7].

По мнению экспертов, даже несмотря на июньское оживление рынка, вызванное многими факторами (смягчением условий кредитования, стабилизацией рубля, продлением действия специальных цен на самые ходовые автомобили, инициированием программ стимулирования обмена машин по системе трейд-ин, массовыми скидками на весь модельный ряд многих популярных брендов среднеценового сегмента), осенью продолжится падение продаж, которое к концу года

может достигнуть 60% [15]. Статистика первого полугодия 2015 г. основана на традиционном эффекте низкой базы, поскольку сравнению подвергались данные о результатах прошлого лета, когда объемы продаж были невысоки. Логично предположить, что в декабре 2015 г., скорее всего, данные будут прямо противоположными, поскольку в 2014 г., потребители предъявляли ажиотажный спрос на все товары длительного пользования, и преимущественно на автомобили. В декабре новые машины покупали даже те, кто не планировал это делать в ближайшей перспективе. Прогноз остается на уровне 1,4–1,5 млн машин, т. е. годовое падение достигнет уровня 35–40%. Восстановление продаж на уровне 2012 г. экспертами ожидается к 2020 г. (рис. 4).

Отраслевые аналитики сходятся во мнении, что предпосылок для роста нет, процессы оптимизации рынка еще не закончены, а дилеры испытывают проблемы. Бренды реструктуризируются, меняют условия работы с дилерами. Есть явная тенденция к сокращению модельного ряда у автомобильных брендов, чьи продажи невелики. Рынок все еще приспособливается, ищет дно, точку опоры. Идет жесткая конкурентная борьба, происходит дифференциация дилерского сообщества: сильные дилеры поглощают фирмы более слабых, некоторые стараются удержаться на рынке, работая в том числе в убыток. У некоторых брендов снижение превышает 70%.

Наибольшее падение продаж на российском авторынке зафиксировано у тех марок, которые не имеют производств в России, на-

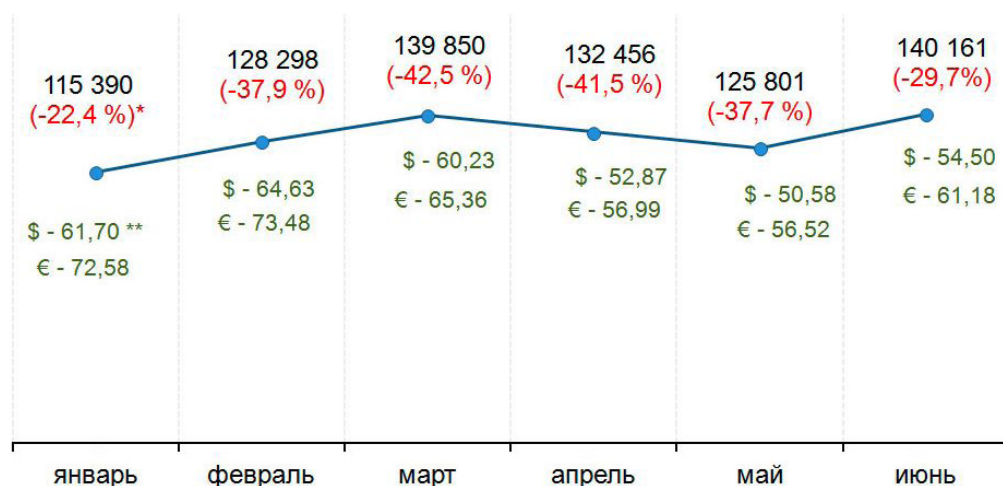


Рис. 3. Общее количество проданных автомобилей в первом полугодии 2015 г. [7]

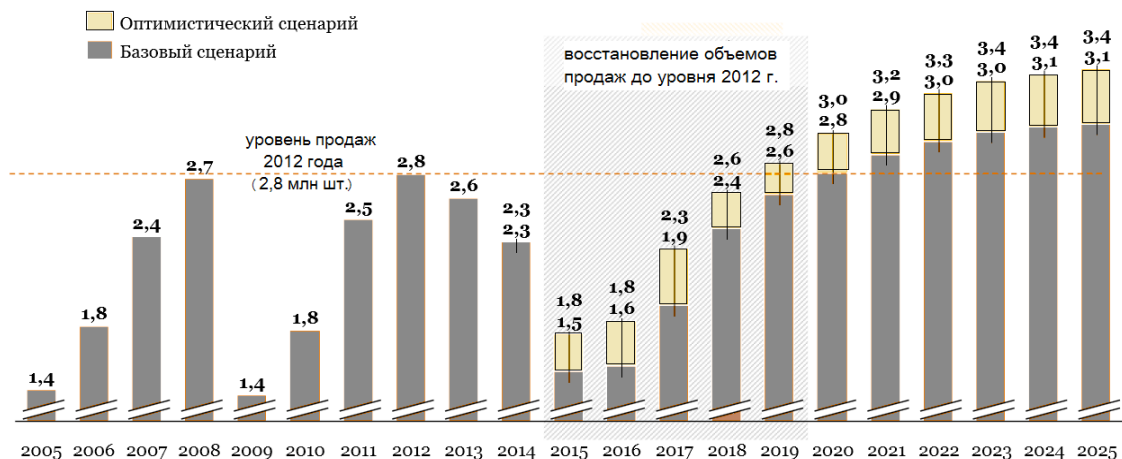


Рис. 4. Прогноз продаж легковых автомобилей в 2015–2025 гг., млн шт. [1]

пример у Honda (–84,9%), Suzuki (–78,2%) и других импортеров [21].

В текущих условиях отечественному авто-рынку хорошо помогают программы господдержки, но они в большинстве своем имеют положительный эффект только в нижнем ценовом сегменте. В настоящее время каждый третий автомобиль продается по льготной программе автокредитования или лизинга. Дилеры надеются, что эти программы будут присутствовать и в бюджете 2016 г., иначе с падением рынка им не справиться.

Активно снижается спрос и на автомобили премиальных марок, которые в последние годы энергично осваивали массовый сегмент и наращивали продажи за счет вывода на рынок недорогих моделей.

Помимо общеэкономических проблем у отечественного авторыннка и автопрома стали возникать проблемы, связанные с решениями конкретных зарубежных производителей уйти из России, что повлекло массовые сокращения рабочих мест в отрасли и напряжение на рынке [20].

Так, в марте 2015 г. после объявления об уходе из России General Motors калининградский завод «Автотор», на котором работают около 3000 сотрудников, был вынужден остановить работу около половины своих мощностей, что повлекло массовое увольнение сотрудников [4]. Уже в мае 2015 г. выпуск автомобилей частично был перенесен в Белоруссию [24].

Очевидно, не избежать сокращений и сотрудникам группы ГАЗ, где собирается Chevrolet Aveo. Для стабилизации положения в автопроме уже ведутся переговоры с несколькими потенциальными партнерами, которые могут разместить на заводе контракт-

ную сборку, но вряд ли соглашения будут подписаны в этом 2015 г.

Поставки своих автомобилей в РФ приостановила южнокорейская компания SsangYong Motor. Причиной решения послужило резкое падение курса рубля, что сильно ударило по спросу на машины корейской компании. На сегодняшний день известно, что SsangYongMotor не планирует возобновлять поставки на российский рынок до тех пор, пока не стабилизируется рубль, и сосредоточится на продажах в Европе и Китае [9]. Автомобили этой марки собираются также на российских производственных мощностях. В марте 2015 г. в новостях РБК сначала была опубликована информация о прекращении сборки автомобилей, затем – опровержение закрытия завода Sollers во Владивостоке [25].

По мнению экспертов, причины ухода иностранных брендов с российского рынка носят экономический и политический характер [11]. В случае с Opel и Chevrolet падение продаж во многом обусловлено проигрышем GM в конкурентной борьбе с Ford и южнокорейской Hyundai, более удачно локализовавшим свои производства в России. В качестве причин ухода SsangYong можно добавить невысокую популярность данной марки в России. Исходя из этого, можно предположить, что в скором времени российский рынок могут покинуть другие автомобильные бренды.

С точки зрения политики решения об уходе зарубежных производителей с российского рынка принимаются компаниями вслед за введенными санкциями. Тем не менее в итоге данные действия зарубежных производителей положительно скажутся на отечественном производителе, так как отечественные производства будут вынуждены становиться

более совершенными и более эффективными. Также не стоит забывать, что в условиях низкого курса национальной валюты наиболее выгодным становится экспорт, на что и ориентированы перспективные планы АвтоВАЗ и ГАЗ. Это обусловлено стремлением компаний компенсировать убытки от снижения продаж на внутреннем рынке за счет расширения объемов поставок автомобилей не только на традиционные для них рынки в СНГ, а также в развивающиеся страны Азии, Африки и Латинской Америки. При этом экспорт планируется увеличить вдвое [6].

Стоит обратить внимание еще на одну тенденцию современного российского авторынка. В 2014 г. на фоне резкого сокращения спроса на новые машины вторичный рынок автомобилей в РФ, напротив, показал небольшой рост: до 6 млн перерегистрированных машин, что на 4% выше прошлогоднего результата (5,75 млн штук) [8]. Также выросли продажи автомобилей с пробегом у официальных дилеров на 20–30%. Это связано с тем, что россияне, не успевшие приобрести новые автомобили, решили вложить деньги хотя бы в подержанные машины. В декабре резко увеличилось количество дилеров, торгующих автомобилями с пробегом; салоны принялись скупать у автовладельцев практически всё, что было выставлено на продажу, результатом этого стал значительный рост цен на вторичном рынке.

Сопоставляя представленные данные с общей макроэкономической ситуацией в РФ, можно сделать вывод, что снижение курса рубля создало предпосылки для дальнейшей локализации производства автомобилей в России, являющейся одним из стратегических приоритетов в развитии российской отрасли автомобильной промышленности. Однако решение инвесторов об инвестициях в производство в России в значительной степени зависит от объема внутреннего рынка, экспортных возможностей, с учетом внешних политических отношений РФ с соседними странами и понимания инвесторами и участниками рынка дальнейшей стратегии развития экономики и отрасли [12].

Таким образом, автомобильный рынок, реализующий товары длительного пользования, спрос на которые довольно эластичен, одним из первых реагирует на макроэкономические факторы, формирующие внутреннюю потребительскую среду в РФ. Поэтому можно сделать вывод о том, что именно российский авторынок как нельзя лучше отражает состояние дел отечественной экономики, ее субъек-

тов и покупателей, потребительское настроение которых явно не предвещает скорого выхода из кризиса. Помимо этого, прогнозируемое экспертами в 2015 г. снижение продаж может привести к уходу с российского авторынка ряда автомобильных брендов, это коснется в первую очередь автопроизводителей со сравнительно небольшим объемом реализации в РФ относительно их глобальных результатов. Соответственно можно ожидать банкротства некоторых связанных с ними или просто мелких автодилеров. В данном случае для того, чтобы смягчить падение продаж в 2015 г., государство со своей стороны могло бы рассмотреть возможность использования дополнительных мер стимулирования спроса. Так, в дополнение к увеличению финансирования продления программы утилизации и инициированию снижения банками ставки по автокредитам, именно государство могло бы взять на себя ответственность по стабилизации автомобильного рынка: воздействовать на снижение высокой по сравнению со многими развитыми странами стоимости владения автомобилем в РФ; внести изменения в схему расчета транспортного налога; снизить стоимость обязательного страхования автотранспорта; усилить контроль исполнения страховыми компаниями условий договора в случае наступления страхового случая; снизить акцизы, сильно завышающие стоимость автомобильного топлива. В том числе, если уж государство решило стимулировать отечественный автопром, введя несколько лет назад пошлины на ввоз зарубежных автомобилей и субсидируя некоторых производителей, то в условиях нынешнего кризиса не только из патриотических соображений, но во благо поддержки экономики вполне оправданным шагом выглядело бы увеличение государственных закупок автомобилей российского производства вместо зарубежных, а также создание благоприятных условий для экспорта автомобилей, произведенных в РФ.

#### Библиографический список

1. Автомобильный рынок России: Результаты 2014 года и перспективы развития. URL: [http://www.pwc.ru/ru\\_RU/ru/automotive/publications/assets/201502\\_pwc\\_automotive\\_press-briefing\\_final.pdf](http://www.pwc.ru/ru_RU/ru/automotive/publications/assets/201502_pwc_automotive_press-briefing_final.pdf).
2. Автомобильный рынок России: результаты и перспективы развития. URL: <http://www.expert-ural.com/public/uploaded/block/files/5d/17/6e/5d176e0d2a626e56eba08837f2c9d6b7.pdf>.

3. Автомобильный рынок России 2014. Итоги и прогнозы. URL: <http://www.autostat.ru/news/view/19297>.
4. «Автотор» заморозит половину мощностей после ухода General Motors. URL.: <http://rosinvest.com/novosti/1183364>.
5. Анализ и прогноз развития автомобильного рынка РФ. – URL: <http://www.mipr.ru/files/public/doklad.pdf>.
6. *Афанасьев С., Кондратьев В.* Автомобильная промышленность стран БРИК // *Мировая экономика и международные отношения*. 2014. № 9. С. 55–65.
7. В поисках дна: как падал авторынок с января по июнь. URL: <http://autonews.ru/autobusiness/news/1806780>.
8. В этом году авторынок упадет на четверть. URL: <http://www.rg.ru/2015/01/20/avtorynok.html>.
9. В России прекращена сборка автомобилей SsangYoung. URL: <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/550a850e9a79473e1e748276>.
10. *Воронов А.А., Глухих Л.В.* Конкуренция как фактор неопределенности в управлении промышленными предприятиями // *Экономические науки*. 2012. № 88. С. 137–141.
11. *Козырь Н.С.* Подходы к определению глобальной конкурентоспособности // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*. 2015. № 26 (311). С. 39–52.
12. *Листопад М.Е., Ковалев В.В.* Роль модернизации промышленности в обеспечении безопасности российской экономики // *Экономика устойчивого развития*. 2014. № 2. С. 157–163.
13. *Невская Н.А.* Индикаторы макроэкономических прогнозов в условиях цикличности экономики // *Экономика и предпринимательство*. 2014. № 4-2. С. 52–56.
14. *Никулина О.В., Дуковская С.В.* Повышение конкурентоспособности предприятий автомобильной промышленности на основе формирования финансовой стратегии // *Экономика и предпринимательство*. 2014. № 11-2 (52-2). С. 383–387.
15. Обзор рынка новых легковых автомобилей в России и прогнозы его развития. URL: [http://www.baltex.su/netcat\\_files/File/russian-automotive-market-perspectives-ru.pdf](http://www.baltex.su/netcat_files/File/russian-automotive-market-perspectives-ru.pdf).
16. *Петрова М.А.* Регулирование автомобильной промышленности в условиях мировых экономических кризисов XX-XXI вв. // *Автомобильная промышленность*. 2012. № 2. С. 1–4.
17. Перспективы развития автомобильного рынка России. URL: <http://www.pwc.ru/ru/events/2010/autobriefing/automotive-market-russia-009.pdf>.
18. Российский авторынок на фоне мировых рынков. URL.: [autostat.ru/all/download/487](http://autostat.ru/all/download/487).
19. *Сидоров В.А.* Рыночное хозяйство в отражении общественного сознания // *Экономика: теория и практика*. 2015. № 2 (38). С. 99–103.
20. *Строителева Т.Г., Вукович Г.Г.* Особенности организации социально-экономической деятельности в корпоративном секторе промышленности // *Экономика устойчивого развития*. 2015. № 1 (21). С. 160–164.
21. ТОП российского авторынка за первое полугодие 2015 года. URL: [http://avtobizon.ru/news/news\\_74272.html](http://avtobizon.ru/news/news_74272.html).
22. Устойчивое развитие российского автомобильного рынка. – URL: [www.pwc.ru/en\\_RU/ru/automotive/assets/18\\_july\\_Automotive\\_presentation.pdf](http://www.pwc.ru/en_RU/ru/automotive/assets/18_july_Automotive_presentation.pdf).
23. *Шевченко К.И., Шевченко И.В., Пономаренко Л.В.* Региональный аспект инвестирования в транспортную отрасль в условиях глобализации // *Экономика устойчивого развития*. 2012. № 11. С. 223–229.
24. General Motors перенесёт сборку Opel из России в Белоруссию. URL: <http://kgd.ru/news/economy/item/43895-general-motors-zapustila-proizvodstvo-opel-mokka-v-belorussii>.
25. Sollers опроверг остановку сборки автомобилей SsangYong во Владивостоке URL: <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/550bc4a79a7947e39211a37f>.