

**СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ ТЕЛЕКОМПАНИИ REN TV,  
АУДИТОРСКО-КОНСАЛТИНГОВОЙ КОМПАНИИ ФБК  
И ГАЗЕТЫ «ВЕДОМОСТИ»**

# **Сколько тратит Россия**

**РАЗДЕЛ 6  
ТРАНСПОРТ**

Москва, 2004 г

Авторский коллектив: доктор экономических наук И.А.Николаев (руководитель),  
С.В.Ефимов  
А.М.Калинин  
Е.В. Марушкина.

## Содержание

<b>«ТРАНСПОРТ» В СТРУКТУРЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РОССТАТА.....</b>	<b>4</b>
<b>ЗАТРАТЫ .....</b>	<b>6</b>
<i>Официальные показатели .....</i>	<i>6</i>
<i>Экспертные данные.....</i>	<i>9</i>
<i>Международные сравнения.....</i>	<i>13</i>
<b>ОЦЕНКА ФБК.....</b>	<b>17</b>
<b>ПЕРСПЕКТИВЫ .....</b>	<b>27</b>

## «Транспорт» в структуре показателей Росстата

Росстат разделяет расходы домохозяйств, связанные с транспортом, по следующим направлениям:

- расходы на покупку транспортных средств;
- расходы на эксплуатацию транспортных средств;
- расходы на услуги пассажирского транспорта<sup>1</sup>.

Сразу следует сказать, что в данном разделе не будут анализироваться расходы на услуги общественного транспорта. Этому будет посвящен отдельный раздел исследования «Сколько тратит Россия».

В настоящее время расходы домохозяйств на покупку не классифицируются по видам автотранспортных средств, хотя, очевидно, что подавляющее их число – легковые автомобили. Конечно, не стоит забывать и о мотоциклах.

Основой для классификации автотранспортных средств служат критерии, установленные Конвенцией о дорожном движении, принятой на Конференции Организации Объединенных Наций по дорожному движению в Вене 8 ноября 1968 г.

В России классификация транспортных средств осуществляется в соответствии с «Положением о паспортах транспортных средств и шасси транспортных средств», утвержденным Приказом МВД России, ГТК России и Госстандарта России от 30 июня 1997 года № 399/388/195.

В соответствии с указанным приказом паспорта выдаются на **автомобилотранспортные средства с рабочим объемом двигателя более 50 куб. см и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/час.**

Но если с покупкой транспортных средств все ясно, то с другими статьями расходов возникают сложности.

Как уже было отмечено выше, в соответствии с постановлением Госкомстата России от 10 апреля 1997 года № 21 «Об утверждении статистического инструментария по обследованию бюджетов домашних хозяйств» Росстат, помимо расходов на покупку транспортных средств, учитывает также расходы на эксплуатацию транспортных средств.

---

<sup>1</sup> Постановление Госкомстата России от 10 апреля 1997 года № 21 «Об утверждении статистического инструментария по обследованию бюджетов домашних хозяйств»

При этом затраты на эксплуатацию включают следующие пункты:

- запасные части и принадлежности;
- автоприцепы;
- гаражи нестационарные;
- бензин;
- другие виды топлива;
- смазочные материалы и средства ухода;
- эксплуатационное обслуживание и ремонт;
- прочие виды обслуживания.

Из этой классификации видно, что большинство расходов на эксплуатацию транспортных средств не связано непосредственно с ремонтом.

В то же время, Росстат в публикуемых статистических сборниках<sup>2</sup> в структуре потребительских расходов выделяет:

- затраты на покупку транспортных средств;
- затраты на услуги по ремонту транспортных средств.

Однако из этой классификации остается неясным, куда относятся расходы, к примеру, на бензин. Дело в том, что статья расходов «Топливо», содержащаяся в сборниках Росстата, относится лишь к топливу, используемому для бытовых нужд, то есть, скажем, для обогрева помещения. Бензин в эту категорию не попадает. Возможно, он включен в затраты на ремонт транспортных средств, но, по логике вещей, такая группировка выглядит странной, поскольку расходы на бензин к ремонту транспортных средств не имеют никакого отношения.

Следует заметить, что «Методологические положения по статистике»<sup>3</sup> также содержат отличную от других источников Росстата группировку расходов:

- расходы на покупку транспортных средств;
- расходы на покупку запчастей и принадлежностей;
- расходы на оплату услуг по ремонту транспортных средств.

---

<sup>2</sup> Российский статистический ежегодник. 2003: Стат.сб./ Госкомстат России – М., 2003 г.

<sup>3</sup> «Методологические положения по статистике». Вып.3/Госкомстат России. – М., 2000 г.

Учитывая изложенное, следует иметь в виду, что возможные расхождения официальных данных и экспертных оценок могут быть связаны, в том числе, и с различными группировками тех или иных расходов домохозяйств.

## Затраты

### Официальные показатели

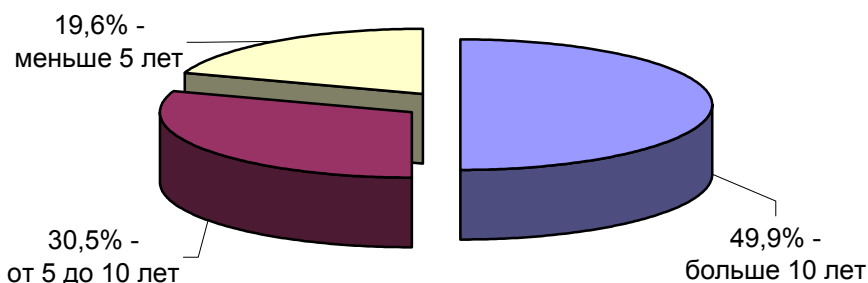
По данным ГИБДД РФ, на 1 января 2004 года количество зарегистрированных в России автомобилей составило **33,39 млн**, из которых **23 млн** - легковые автомобили.

Прирост автомобильного парка России в 2003 году составил 914,7 тыс. автомобилей.

Согласно данным ГИБДД РФ, российский автомобильный парк продолжает стареть. На долю машин старше 10 лет теперь приходится уже 49,9% от всего российского автопарка, и за последние пять лет эта цифра выросла на 2,5%. Автомобили в возрасте от пяти до десяти лет занимают еще 30,5% от всех зарегистрированных в России, и лишь 19,6% приходится на долю автомобилей младше пяти лет (рис. 1).

Рисунок 1

#### Возрастная структура автомобильного парка в России на 1 января 2004 (в %)



Источник: ГИБДД РФ

В 2003 году на покупку транспортных средств, по данным Росстата, домохозяйства затратили **261 млрд руб.**, что составляет **4,3% от всех потребительских расходов.**

На оплату услуг по ремонту транспортных средств домашние хозяйства потратили **24,3 млрд руб. или 0,4%** совокупных потребительских расходов.

В структуре розничного товарооборота, который в 2003 г. составил 4515 млрд руб., расходы на покупку легковых автомобилей составили **261,9 млрд руб. или 5,8%**, а мотоциклов и мотороллеров – **4,5 млрд руб. или 0,1%.**

Из данных статистики видно, что доля продаж мотоциклов и мотороллеров во много раз меньше, чем автомобилей. Это означает, что **общие показатели затрат на покупку и содержание транспортных средств будут определяться, в первую очередь, тенденциями расходов именно на автомобильном рынке.**

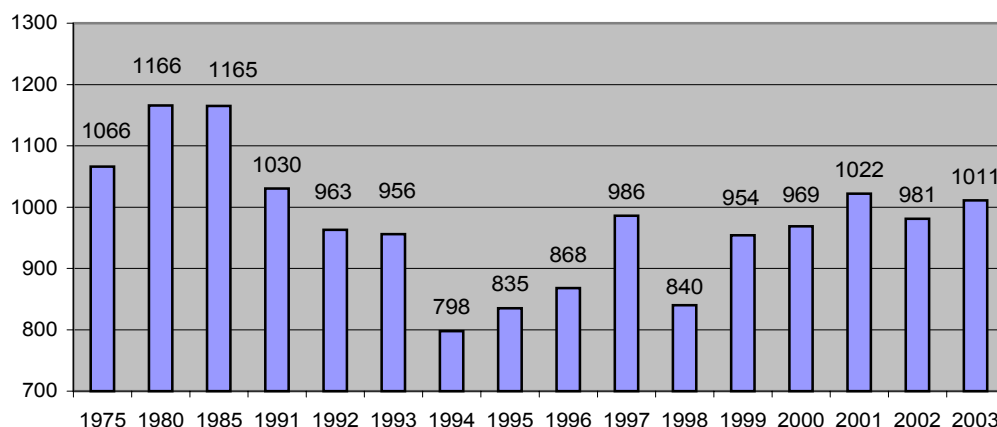
Любопытно, что **показатель расходов домохозяйств фактически полностью совпадает с данными розничного товарооборота.** Такая ситуация может свидетельствовать о двух вещах: либо ни потребители, ни продавцы ничего не скрывают от статистических органов, либо уровень скрытности и у той и у другой категории участников рынка примерно одинаков.

В первую гипотезу верится с трудом. Наличие автомобиля, да и мотоцикла, является одним из главных показателей уровня доходов, и если население желает скрыть свои финансовые ресурсы, то, в первую очередь, оно будет это делать, не афишируя покупку дорогостоящих предметов потребления, таких как автомобиль и мотоцикл.

При этом, по мнению экспертов, и для производителей сокрытие информации – привычное дело. Так, аналитики аудиторско-консалтинговой компании PricewaterhouseCoopers говорят о том, что некоторые предприятия так запутали производство машин по классам, что в разных источниках итоги, например I полугодия 2004 г., стали существенно различаться.

Производство легковых автомобилей в 2003 г. составило 1011 тыс. шт., что является одним из самых высоких показателей, начиная с 1992 года. Больше автомобилей было произведено только в 2001 г. - 1022 тыс. шт. Однако это все-таки ниже, чем производство не только в 1991 г., но в 1975, когда оно составило 1066 тыс. шт. (рис. 2).

**Рисунок 2**  
**Производство легковых автомобилей в 1975-2003 гг. (тыс. шт.)**



Источник: Росстат

Однако с точки зрения потребительских расходов стоит учитывать, что с ростом доходов населения все активнее покупаются иностранные автомобили, в том числе произведенные в России. Таким образом, примерная стабилизация производства отечественных автомобилей в 2000-2003 гг. говорит именно о стабилизации спроса на российские машины.

Как ни странно, самым выпускаемым автомобилем остается древняя по меркам автопрома модель ВАЗ-2107. Это в 1980-е гг. к ней прилипла кличка «Мерседес с Востока» - по тем временам в СССР и других странах Варшавского договора она была действительно суперсовременной. Тем не менее, сегодня в России эта архаичная конструкция остается востребованной, опережая по физическим объемам продаж даже «десятку»<sup>4</sup>.

Обратная ситуация сложилась с производством мотоциклов и мотороллеров, которое в 2003 г. составило 16,3 тыс. шт, что является самым низким показателем за годы реформ.

Однако не следует думать, что ситуация с производством автомобилей таким уж выгодным образом отличается от того, что происходит с производством мотоциклов и мотороллеров. Просто иностранные производители автомобилей («Форд», «Дженерал Моторс») все больше и больше завоевывают российский рынок. Иностранные же производители мотоциклов пока не рискуют организовывать свое производство на территории России.

<sup>4</sup> АСМ-Холдинг

Производство автомобильного бензина в 2003 г. составило 29,3 млн тонн, что на 1% больше аналогичного показателя 2002 г.

Официальные оценки по другим статьям, причисляемым к эксплуатационным, отсутствуют.

## Экспертные данные

Сразу стоит сказать, что совокупных экспертных данных по затратам на покупку и содержание автомобилей не существует. Эксперты предпочитают отдельно оценивать расходы на покупку машины и отдельно статьи затрат на ее содержание (например, существуют данные об объеме рынка автосервиса, затрат на бензин, покупки шин и т.д.).

По данным компании PricewaterhouseCoopers, в 2003 г. продано **1,495 млн** автомобилей, что почти на 80 тыс. больше результата 2002 г. При этом машины обходятся россиянам все дороже - если в 2002 году они потратили на покупку автомобилей 10,4 млрд долл. США, то в 2003 г. - **12,3 млрд долл.** Продажи импортных автомобилей в 2003 г. в количественном выражении выросли на 45% - до 170 тыс. машин. В денежном выражении иномарок продано на 3,5 млрд долл. США против 2,7 млрд долл. в 2002 г.<sup>5</sup>

Оценки компании «АСМ-холдинг» более оптимистичны. По данным компании, в 2003 г. объем продаж автомобилей - **13 млрд долл. США** по сравнению с 10,7 млрд долл. в 2002 году. Продажи новых отечественных автомобилей в 2003 году - 5,5 млрд долл. США, а в 2002 году - 3,9 млрд. Новых импортных автомобилей в 2003 году продано на 3,5 млрд долл. США против 2,7 млрд в 2002 году, а импортных подержанных автомобилей в 2003 году - на 4 млрд долл. США по сравнению с 4,2 млрд долл. в 2002 году<sup>6</sup>.

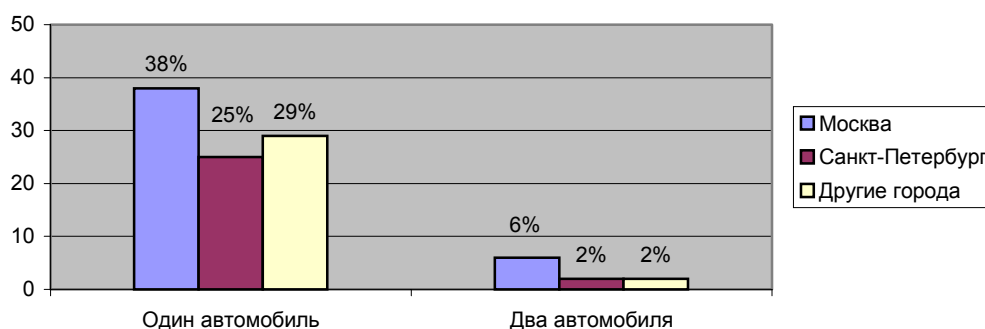
Таким образом, экспертные оценки по объему реализации автомобилей в 2003 г. на 40-50% превышают официальную статистику и составляют **362-384 млрд руб.**

Стоит учитывать, что покупают легковые автомобили не только частники. По различным оценкам, в России порядка 700-900 тыс. только государственных служебных машин, причем многие из этих машин далеко не из дешевых. Некоторая часть автомобилей покупается юридическими лицами. То есть, с точки зрения затрат частных потребителей, экспертные оценки являются немного завышенными.

<sup>5</sup><http://www.lh.ru/msknwdb.nsf/ArticlesKnowBase/D23829533132E878C3256E1D004A1DC4?OpenDocument&group=CF6266FFBCCF82643256DEF003EC492>

<sup>6</sup><http://www.lh.ru/msknwdb.nsf/ArticlesKnowbase/6FB81AF5CE5283A5C3256DF30042C77A?OpenDocument&group=CF6266FFBCCF82643256DEF003EC492>

По данным ВЦИОМ, в России автомобиль есть у 22,1% населения, а у 13,6% из них есть даже два автомобиля. В крупных городах России автовладельцами являются более четверти жителей. В Москве машину имеют 38% взрослого населения, в Санкт-Петербурге – 25%. При этом 6% столичных автолюбителей имеют по две машины, в других городах таких автовладельцев всего 2% (рис. 3).

**Рисунок 3**
**Доля взрослого населения, имеющая в собственности автомобиль**


Источник: ВЦИОМ

Кроме того, в Москве более половины покупок приходится на новые машины, в Санкт-Петербурге – 33%, в других городах – 34%. Также москвичи чаще, чем петербуржцы и жители остальных регионов, приобретают транспорт в автосалонах – 41%, 12% и 8% соответственно.

Стоит заметить, что с ростом доходов населения спрос не просто увеличивается в количественном выражении, а происходит его смещение в сторону более качественных автомобилей. В последнее время крайне востребованным товаром на российском рынке стали иномарки. По данным на июнь 2004 г. по сравнению с летом 2003 г. их сбыт (даже без учета Chevy-Niva) вырос почти вдвое и превысил 150,3 тыс. единиц. В результате прогноз экспертов на 2004 год увеличивается с 250-280 тыс. легковых импортных автомобилей до 350 тыс., что будет означать рост этого сегмента на 80%. Это означает, что в 2004 г. можно ожидать значительного роста расходов на покупку автомобилей по сравнению с 2003 г. **На покупку импортных автомобилей, по некоторым оценкам, россияне уже тратят больше, чем на покупку отечественных.**

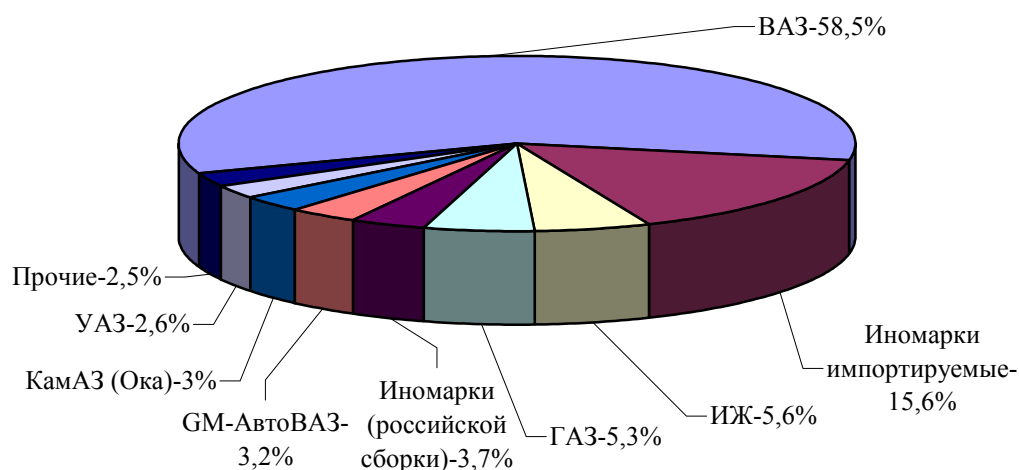
Вот такой вот получился результат многолетней политики по защите отечественных товаропроизводителей.

В количественном выражении российских автомобилей пока еще производится больше. Только продукция ВАЗа занимала, по данным на I

квартал 2004 г., 58,5% рынка. При этом на втором после ВАЗа месте оказались импортируемые иномарки (рис. 4).

**Рисунок 4**

**Структура рынка новых автомобилей России (I кв. 2004 г.)**



Источник: АСМ-холдинг и журнал «Русский Фокус»

Рынок запчастей и принадлежностей оценивается различными экспертами по-разному. Например, по данным компании AD Russia/PAG, объем российского рынка автозапчастей для отечественных автомобилей составляет сегодня около 1,1 млрд евро, а объем рынка запчастей для иномарок равен 600 млн евро<sup>7</sup>. То есть, весь рынок запчастей оценивается, примерно, в **2,1-2,2 млрд долл. США или в 62-65 млрд руб.** В то же время, существуют более высокие оценки в 2,5-3 млрд долл.

Следующая статья расходов – ремонт. Точной статистики по рынку автосервиса нет, а мнения о его объемах расходятся на порядок. Официально только в Москве зарегистрировано около 2,5 тыс. фирм этого профиля. Годовой их оборот местные власти определяют примерно в 700 млн долл. Впрочем, существуют и более высокие оценки — до 2 миллиардов долларов, и, очевидно, заниженные — почти 100—120 млн долл.<sup>8</sup>. Ясно только, что цифра эта будет нарастать — прежде всего за счет количества автомобилей, которых в стране за последние десять лет стало вдвое больше, и рост пока не собирается останавливаться.

Таким образом, экспертные данные по объему рынка автосервиса только Москвы составляют до **59 млрд руб.** Для сравнения, в 2003 г. суммарные

<sup>7</sup> [http://www.faq.vaz2110.ru/index\\_157\\_1563.htm](http://www.faq.vaz2110.ru/index_157_1563.htm)

<sup>8</sup> <http://www.rg.ru/2003/12/16/rezina-printable.html>

затраты на оплату услуг по ремонту транспортных средств, по данным Росстата, составили **24,3 млрд руб.**

Это, собственно, неудивительно. Автосервисы относятся, пожалуй, к той категории бизнеса, где просто «обязан» был развиваться черный рынок. Он и развивался в полной мере. Причины этого видятся в следующем:

- спрос на услуги автосервиса значительный и постоянно растущий;
- «мастерством» починки автомобиля владеет чуть ли не каждый второй мужчина в стране;
- простейшего технологического оборудования (подъемника или шиномонтажного станка) хватает для организации простейшего автосервиса;
- работать «в черный нал» при кустарной организации производства можно достаточно просто.

Еще одна из основных статей расходов автомобилистов – бензин. Отличительной особенностью этой категории затрат является то, что бензин – товар неэластичный, то есть объем расходов на его покупку зависит, в основном, от количества автомобилей, стоимости самого бензина и ежегодного пробега машины.

В 2003 г. потребление бензина оценивалось в **20-24 млн тонн** (22-26,4 млрд. литров)<sup>9</sup>. Однако стоит учитывать, что в число потребителей попадают служебные автомобили, а также часть грузовых автомобилей, использующих бензин в качестве топлива.

Необходимо включить в общую структуру затрат покупку автомобильных шин. Объем российского рынка шин составляет порядка 20 млн штук в год<sup>10</sup>. Существуют также оценки в 30 млн штук, однако они включают не только легковые, но и грузовые шины<sup>11</sup>.

Однако на этом расходы на автомобиль не исчерпываются. Стоит учитывать еще и дополнительные затраты. Это и покупка аксессуаров для автомобиля, затраты на стоянку или гараж, мойку автомобиля и т.д.

Например, уже сегодня емкость автомоечного бизнеса в России, по разным данным, оценивается в **55-60 млн долл. США** или **1,7-1,8 млрд руб.**, а с

<sup>9</sup> <http://www.jvtk.ru/index.php?folder=news&document=news4216>

<sup>10</sup> <http://www.mfmo.ru/cgi-bin/mfmo.cgi?action=news&type=invest&id=492>

<sup>11</sup> <http://www.yashz.ru/press/about/print/Andreevperspektiva6.10.03.html>

учетом роста продаж дорогих автомобилей эта цифра в ближайшие годы будет расти еще больше.

Экспертных оценок по объему расходов на покупку и обслуживание мотоциклов и мотороллеров не существует.

## Международные сравнения

Оценивая структуру расходов на покупку и обслуживание автомобиля в России и зарубежом, интересно сравнить долю затрат в общей структуре потребительских расходов, которая направляется на эти нужды.

**По объемам расходов на покупку автомобилей в 1999 году Россия, по сравнению с европейскими странами, являлась явным аутсайдером (табл.1).** Так, затраты населения на покупку машин в Люксембурге фактически в 3 раза превосходили российские данные, а среднеевропейский показатель (5,7%) выше российского почти в 2 раза.

**Таблица 1**

### Расходы на покупку автомобилей (в % от потребительских расходов)

Страны	1994	1999
Люксембург	7,8	8,7
Португалия	7,4	8,0
Франция	6,6	6,5
Швеция	4,8	6,1
Германия	6,4	6,0
Испания	3,5	5,9
Великобритания	4,2	5,9
<b>ЕС</b>	<b>5,3</b>	<b>5,7</b>
Италия	3,0	4,4
Нидерланды	3,4	4,3
<b>Россия</b>	<b>2,4</b>	<b>3,1</b>

Источник: Евростат, Росстат.

Необходимо отметить, что в 1999 г. Россия только-только начала восстанавливаться после кризиса 1998 г., в результате которого весьма значительно сократились реальные денежные доходы населения, что, безусловно, сказалось на уровне затрат на дорогостоящие товары, в том числе на автомобили. Причем не только на покупку, но и на обслуживание. А значит, подобные сравнения не очень корректны. Ведь, например, уже в 2002 г. показатель затрат на покупку машины вырос до 4,6%, что, правда, все равно меньше, чем показатели европейских стран даже в 1999 г.

Такое **небольшое значение российского показателя является естественным, и предопределяется оно общим уровнем жизни населения.** Автомобили и мотоциклы не являются предметами первой необходимости (возможно, многие с этим сейчас уже не согласятся). Во всяком случае, это не продукты питания и не одежда и обувь, без которых жить нельзя. Закономерно, что когда уровень жизни невысокий, деньги тратятся в первую очередь на эти товары, а на автомобили – потом. Вот Россия и имеет то место по расходам на покупку автомобилей, которое она заслуживает.

При сравнении расходов на обслуживание и ремонт следует отметить, что в европейской статистике это показатель единый. Росстат, в свою очередь, представляет данные исключительно по расходам на ремонт транспортных средств, что, безусловно, занижает уровень затрат россиян по сравнению с европейцами. Однако вряд ли это занижение критично, поскольку при слабо развитой российской автомобильной инфраструктуре, объем затрат на обслуживание в России в 1999 г. представляется не очень значительным. Тем не менее, при сопоставлении показателей этот фактор стоит учитывать.

В 1999 г. Россия по этому показателю значительно уступала европейским странам (табл. 2). Идущие в конце списка Великобритания, Нидерланды, Швеция в 3 раза опережали Россию, а возглавляющий список Люксембург – в 7 раз. Очевидно, что никакими дополнительными затратами на обслуживание такой разрыв преодолеть невозможно.

При этом интересно отметить, что в России ежегодно направляется в ремонт свыше 1,5 млн. легковых автомобилей. По этому показателю наша страна сравнима с Великобританией, где парк машин в 5 раз больше.<sup>12</sup>

Таким образом, получается что-то не очень понятное. **Доля автомобилей, направляемых в ремонт, у нас значительно больше, а доля затрачиваемых на оплату этого ремонта средств – существенно ниже по сравнению с другими странами.** Парадоксальность такого явления объясняется достаточно просто. Качество российских автомобилей таково, что они не могут без частого ремонта. Так уже сложилось со времен советской экономики, когда на ремонтоспособность техники обращали мало внимания. Большой парк подержанных иномарок также предопределяет большое количество обращений за ремонтом. Одновременно ремонт автомобилей является чуть ли не самым «затененным» сектором экономики. Вот и получается: ремонтируем много, а соответствующих расходов несем мало.

---

<sup>12</sup><http://www.lh.ru/msknwdb.nsf/ArticlesKnowBase/6412DD195582F4DE43256DEF003DDF47?OpenDocument&group=CF6266FFBCCF82643256DEF003EC492>

Таблица 2

**Расходы на обслуживание и ремонт автомобилей  
(в % от потребительских расходов)**

Страны	1994	1999
Люксембург	1,0	2,1
Германия	1,5	1,5
Италия	2,5	1,5
<b>ЕС</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>
Испания	1,8	1,3
Португалия	2,4	1,3
Франция	1,4	1,2
Нидерланды	1,0	0,9
Швеция	1,5	0,9
Великобритания	0,4	0,9
<b>Россия</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>

Источник: Евростат, Росстат.

Росстат не предоставляет информацию отдельно по затратам на бензин и смазочные материалы, хотя, очевидно, что это очень важная и значимая в структуре расходов статья. Например, в Италии в 1999 г. доля расходов на бензин и смазочные материалы была выше, чем расходы на покупку, а также на ремонт и обслуживание автомобиля (табл. 3).

В целом во всех рассматриваемых странах эта статья расходов заметно превышала расходы на ремонт и обслуживание, но при этом уступала доле затрат на покупку автомобилей.

Таблица 3

**Расходы на бензин и смазочные материалы  
(в % от потребительских расходов)**

Страны	1994	1999
Италия	5,5	5,4
Испания	3,6	4,0
Франция	3,6	3,9
<b>ЕС</b>	<b>3,5</b>	<b>3,8</b>
Португалия	3,5	3,7
Швеция	4,3	3,7
Великобритания	3,8	3,7
Германия	2,6	3,0
Нидерланды	2,7	3,0
Люксембург	2,2	2,4
<b>Россия</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Источник: Евростат.

Таким образом, суммарные расходы на покупку, ремонт, обслуживание и топливо в 1999 г. достигли максимума в Люксембурге - 13,2% от всех потребительских расходов - что в 3,9 раз выше российских показателей, в которых, правда, не были учтены расходы на бензин и обслуживание.

Отдельно стоит обратить внимание на объем затрат на обслуживание автомобиля в целом. Для европейцев в настоящее время это является чуть ли ни основным фактором при выборе машины.

В недавнем прошлом обладание популярным пятиместным пятидверным автомобилем "Рено-Клио" в год обходилось среднему французу примерно в трехмесячный доход. Основную часть этой суммы (31%) составляли деньги, потраченные на покупку автомобиля, то есть цена, поделенная на количество лет, в течение которых автомобиль предполагается использовать; 8,5% - накладные расходы, 8% - страховка. На техобслуживание уходило 14,6%, а на топливо - 16,6%. Больше всего тратилось на гараж и парковку - 17,7%. Дорожный налог составлял 1,3%, а проезд по платным автодорогам - 2,4%<sup>13</sup>.

Схожая ситуация в Германии. При покупке автомобилей немцы отдают предпочтение экономичным машинам. По результатам опроса, при приобретении следующего автомобиля 89% респондентов будут обращать внимание на то, чтобы он потреблял меньше бензина, чем машина, на которой они ездят сейчас, 85% намерены в будущем покупать автомобили, техосмотр и ремонт которых не требует больших средств. Иными словами, данные опроса показывают, что расходы на содержание автомобиля играют теперь куда более заметную роль, нежели его цена<sup>14</sup>.

Отвечающее за энергетику ведомство США решило помочь озабоченным ростом цен на горючее согражданам. Правда, снижать цены Министерство энергетики не стало, но зато подсказало, какие именно машины его эксперты считают наименее прожорливыми. Именно их чиновники и советуют покупать в 2005 году. Ведь экономичный автомобиль позволяет ежегодно экономить на топливе 300-500 долларов, что за время его службы складывается в многие тысячи долларов. К последнему доводу стоит прислушаться и нашим автолюбителям. Тем более что цены на наших АЗС уже давно сравнялись с американскими. Самыми экономными были признаны Honda Insight, Honda Civic, Toyota Prius, Volkswagen New Beetle, Volkswagen Jetta Wagon<sup>15</sup>.

При высоких ценах на нефть серьезной проблемой являются цены на бензин, потребление которого растет. Например, в Китае при резко возросшем числе частных автовладельцев в 2003 г. объем потребления бензина превысил 40 млн. тонн, а в 2004 г. этот показатель может

<sup>13</sup> <http://www.autoomsk.ru/info/index.php3?id=297>

<sup>14</sup> <http://ufg.com.ua/wu.save/rus/news1497prn.php>

<sup>15</sup> <http://russianmarket.ru/?pg=showdoc&iid=2063>

увеличиться до 45 млн. тонн<sup>16</sup>. При этом потребление бензина, скажем, на Украине в 2003 г составило всего 3,4 млн т<sup>17</sup>.

## Оценка ФБК

Официальные и экспертные данные по всем статьям расходов на покупку и обслуживание автомобилей расходятся весьма значительно. Кроме того, как уже было сказано, Росстат в статистических сборниках не представляет информацию по некоторым весьма важным группам затрат, что, естественно, искажает общую картину расходов. При этом экспертные данные, в свою очередь, не содержат цельного анализа совокупных затрат на покупку и содержание машины.

В этой связи представляется целесообразным провести независимые расчеты по различным группам затрат с целью получения совокупной оценки.

Классификация статей расходов будет производиться на основании постановления Госкомстата России от 10 апреля 1997 года № 21 «Об утверждении статистического инструментария по обследованию бюджетов домашних хозяйств». В соответствии с постановлением все расходы подразделяются на:

- расходы на покупку транспортных средств;
- расходы на эксплуатацию транспортных средств.

При этом затраты на эксплуатацию транспортных средств включают:

- запасные части и принадлежности;
- автоприцепы;
- гаражи нестационарные;
- бензин;
- другие виды топлива;
- смазочные материалы и средства ухода;
- эксплуатационное обслуживание и ремонт;
- прочие виды обслуживания.

---

<sup>16</sup>[http://www.chinafinance.ru/main/news/news\\_knr?year=2004&month=6&day=25&id=981&PH\\_PSESSID=92b23a3deab1bad1e1130616c03093ca](http://www.chinafinance.ru/main/news/news_knr?year=2004&month=6&day=25&id=981&PH_PSESSID=92b23a3deab1bad1e1130616c03093ca)

<sup>17</sup><http://news.kkb.kz/show.asp?no=1846019>

Уже было сказано, что, по данным ГИБДД РФ, на 1 января 2004 года в России насчитывалось **23 млн** легковых автомобилей. Однако в это число включены не только машины, находящиеся в частном пользовании, но и служебные автомобили государственных структур, а также машины, зарегистрированные на юридических лиц.

О реальном количестве частных автомобилей можно судить на основании следующих данных. В настоящее время 83,9% россиян не водят автомобиль, 11,7% - водят собственную машину, 2,4% - служебную и 2% - по доверенности<sup>18</sup>. Согласно этим данным, общее число легковых автомобилей составляет **23,2 млн.** (при численности населения России 144,2 млн чел.). Однако если учитывать, что по доверенности одну машину водят, как правило, несколько человек (например, хозяин и его родственники), то эта оценка совпадает с данными ГИБДД.

Таким образом, можно оценить общее количество легковых служебных автомобилей. Если считать, что один водитель водит одну служебную машину, то получается, что их число составляет 3,5 млн штук. Но, учитывая, что зачастую служебные автомобили водят посменно (такси, скорая помощь), а также сюда включены грузовые машины, то, скорее всего, их число меньше и составляет **не более 3 млн.**

Значит, количество легковых автомобилей в частном пользовании будет составлять **20 млн** автомобилей.

1. При оценке расходов **на покупку автомобилей** целесообразно использовать экспертные оценки PricewaterhouseCoopers, согласно которым в 2003 году объем продаж составил **12,3 млрд долл. США.** При этом, как уже отмечалось, данный показатель следует уменьшить на расходы частных компаний, а также государственных и муниципальных предприятий и организаций.

Служебные автомобили, как правило, находятся в средней ценовой категории. Они, безусловно, не самые дешевые, но, за исключением крупных чиновников и руководителей компаний, и не самые дорогие. То есть, справедливо уменьшить показатель расходов на покупку служебных автомобилей пропорционально их количеству. Так, 3 млн машин – это 13% совокупного парка легковых автомобилей, что означает сокращение расходов на покупку на 1,7 млрд долл. США.

Значит, расходы домохозяйств на покупку автомобиля в 2003 г. составили **10,6 млрд долл. США** или около **315 млрд руб.**

---

<sup>18</sup> Исследовательская компания «КОМКОН»

Вообще, уровень расходов, например, на покупку автомобиля может отличаться во много раз. Так, самая дорогая машина в мире - Bugatti Type 41 Royale Sports Coupe куплена в апреле 1990 г. за 15 млн долл.<sup>19</sup>.

**2. Рынок запчастей и принадлежностей** оценивается экспертами в 2-3 млрд долл. США. Однако даже если принять во внимание самую высокую оценку в 3 млрд долл. США, и опять-таки уменьшить эту величину на расходы по ремонту служебных автомобилей, получаем около **2,6 млрд долл.**, что при проецировании расходов на каждый автомобиль составляет порядка **3850 руб.** в год в расчете на один автомобиль.

Очевидно, что этот показатель является минимальным даже для отечественных машин, не говоря уже про иномарки. Так, фирменная фара для подержанного Фольсвагена Пассат стоит порядка 250-300 долл. США, а аналогичная деталь для ВАЗ 2112 обойдется в 6-7 раз дешевле. Безусловно, можно купить не новый и не фирменный экземпляр, и тогда расходы будут меньше, однако порядок цен ясен.

Таким образом, соглашаясь со средними расходами на запчасти для отечественных автомобилей на уровне 3850 руб., затраты для иномарок составят, по меньшей мере, в 3 раза больше.

Опираясь на данные статистики, согласно которой иномарки составляют порядка 25% парка, расходы на запчасти для частных автомобилей можно оценить в **58 млрд руб. или 2 млрд долл.** для отечественных автомобилей, и в такую же сумму для иномарок. Значит совокупные затраты домохозяйств на запчасти для автомобилей в 2003 г. составили порядка **116 млрд руб. или чуть менее 4 млрд долл. США.**

Надо сказать, что эта цифра не выглядит завышенной, ведь, по оценкам экспертов, потенциальный объем рынка запчастей только для отечественных автомобилей составляет 3 млрд долл.<sup>20</sup>

**3. Расходы на автоприцепы** оценить сложно. Экспертных оценок по объемам или количеству продаж нет. Однако говорить о том, что этот сегмент рынка не развивается, тоже неверно. С одной стороны, действительно, по сравнению с советским периодом, в 90-х годах количество автоприцепов в пользовании снижалось. Этому способствовали как трудности с хранением, так и развитие рыночной инфраструктуры, когда уже не было необходимости любой крупногабаритный груз возить самому, а доставку можно было заказать. С другой стороны, в последние годы с ростом доходов населения у автоприцепов появилось новое назначение. Теперь на них перевозят водные мотоциклы, снегокаты и т.д.

<sup>19</sup> <http://www.guinnessworldrecords.com/>

<sup>20</sup> <http://aist.net.ru/page.php?Cat=139&ID=389>

Цены на простые модели прицепов начинаются от 350 долл. США, однако большой двухосный "Тонар-83101" стоит у производителя уже около 1000 долларов, а в магазинах еще дороже.

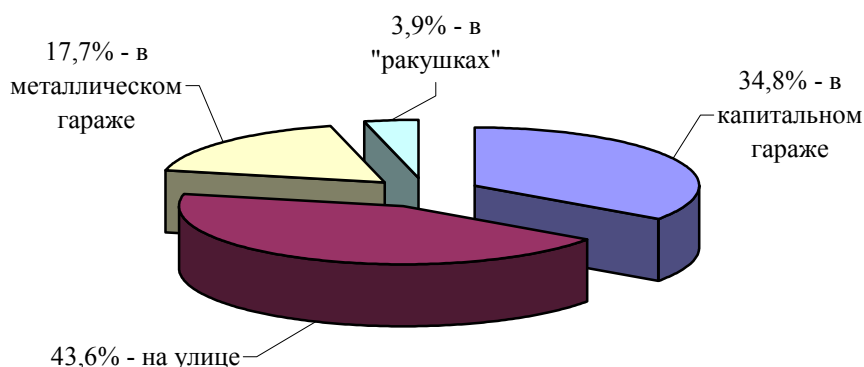
Объем расходов на покупку прицепов по сравнению с рынком запчастей и тем более затратами на покупку автомобиля вряд ли будет высок. Даже если предположить, что прицеп есть у каждого 50 автолюбителя, а его цена составляет средние 15000 руб., то совокупные расходы не превысят **6 млрд руб.**

Безусловно, эта цифра приближительна ввиду условности расчетов, однако при оценке совокупных расходов представлять «порядок цифр», которые составляют затраты на автоприцепы, необходимо.

**4. Гаражи нестационарные**, к которым, в основном, относятся «ракушки» распространены не очень сильно. По данным экспертов, таким образом хранят автомобиль только 3,9% автовладельцев. При этом на открытом воздухе оставляют свой автомобиль 43,6% водителей, 34,8% - хранят в капитальном гараже, 17,7% - в металлическом гараже<sup>21</sup> (рис. 5).

**Рисунок 5**

**Способы хранения автомобиля (в % от общего числа автовладельцев)**



Источник: исследовательская компания «КОМКОН»

Таким образом, общее число «ракушек» в пользовании можно оценить в 780 тыс. шт. Самое большое число таких гаражей в Москве – 14%. На Урале их доля не превышает 0,6%.

Стоимость простой «ракушки» составляет около 30 тыс. руб., что при количестве в 780 тыс. штук составляет 23 млрд руб. Однако эту цифру нельзя рассматривать как ежегодные затраты. При этом большинство подобных гаражей были куплены в 90-х годах, именно тогда на них

<sup>21</sup> Исследовательская компания «КОМКОН»

пришелся пик популярности. Сейчас спрос на них заметно снизился в связи с тем, что власти крупных городов, оберегая внешний облик города, борются за их сокращение.

В этой связи, оценивая затраты на «ракушки», можно предположить, что в 2003 г. подобный гараж купил себе каждый десятый владелец «ракушки». Значит, расходы составят **2,3 млрд руб.**

При этом стоит учитывать, что при нынешней политике властей в отношении «ракушек» их общее число в будущем будет сокращаться, что приведет и к сокращению расходов на их покупку.

Замена «ракушкам», особенно в крупных городах, – платные стоянки. В последние годы они строятся весьма активно, однако удовлетворить запросы всех автолюбителей пока не получается. Дело ведь не только в стоимости стоянки, но в ее месторасположении. Конечно, всем хочется ставить машины поближе к дому не только из-за безопасности, но и для удобства. При этом часть автовладельцев готова отказаться от стационарной стоянки, если она находится слишком далеко.

С другой стороны, особенно в крупных городах, все больше запретов на стоянку автомобилей в непригодных для этого местах (во дворах, на обочине и т.д.). То есть владельцев буквально вынуждают пользоваться стоянками, что, естественно, ведет к увеличению расходов.

Это означает, что потенциально 8,7 млн машин (43,6% от 20 млн автомобилей) может стоять на платных стоянках. Конечно, это не так. Реально это число в несколько раз меньше. Однако вряд ли будет преувеличением, если считать, что на стоянку ставится каждый третий автомобиль. Причем, очевидно, что со временем это количество будет только возрастать.

Как ни странно, стоимость стоянки в крупных городах особенно не отличается. Большая дифференциация, скорее, от места, где стоит машина. Например, в Москве на окраине города стоянка может обойтись в 1000 руб. в месяц, а в центре города такое же место будет стоить уже 3000 руб.

В Красноярске стоянка также обходится недешево – от 800 до 1500 руб. в месяц<sup>22</sup>.

При этом стоит учитывать, что основная часть автомобилей сосредоточена именно в мегаполисах, а значит, именно от ситуации со стоянками в городах будет зависеть общий уровень расходов.

---

<sup>22</sup> <http://krsk.kp.ru/2004/07/22/doc29326/>

А общий уровень расходов, при ориентировочной стоимости стоянки в 1000 руб. в месяц (12000 руб. в год) и количестве автомобилей 2,9 млн. (1/3 от 8,7 млн), составит порядка **35 млрд руб. или 1,2 млрд долл. США.**

**5. Оценка расходов на бензин**, главным образом, зависит от величины ежегодного пробега автомобиля. В данном случае, представляется целесообразным ориентироваться на мнение экспертов, согласно которому, средний ежегодный пробег составляет около 10 тыс. км. Конечно, так эксплуатируются не все машины. Существует достаточное количество «дачников», сезон использования машины которыми ограничивается летним периодом, что, естественно, сокращает общий пробег. С другой стороны, в последнее время все большее число водителей эксплуатируют автомобиль круглый год, а значит, «наматывают» гораздо больше 10 тыс. км.

Средний расход бензина составляет 10 л на 100 км. То есть, суммарный расход бензина частными автомобилями составит около 20 млрд литров (более 18 млн тонн).

Стоимость 1 л рассчитывалась, исходя из стоимости 1 л бензина А-92. Во-первых, эта марка наиболее распространена в России. Во-вторых, она занимает промежуточное положение между более дешевым А-80 и дорогими А-95 и А-98. В 2003 г. средняя стоимость 1 л бензина А-92 составила 10 рублей.

Таким образом, суммарные расходы домохозяйств на бензин составили **200 млрд руб.**

При этом стоит учитывать, что пробег 10 тыс. км – минимальная величина и, скорее всего, пробег немного выше, а значит, больше будет как потребление бензина, так и затраты на его покупку.

**6. Другие виды топлива** (газ и дизельное топливо) распространены гораздо меньше. Пик спроса на газ пришелся на 90-е годы. Однако в последнее время разница в ценах не столь велика, чтобы было целесообразно устанавливать дорогостоящее газовое оборудование, и большинство водителей предпочитают традиционный бензин. На дизельном топливе ездят, в основном, грузовые машины, а из легковых наибольшее количество дизельных двигателей у джипов. Таким образом, даже учитывая, что газ и дизельное топливо дешевле бензина, именно показатель расходов на бензин достаточно точно отражает суммарный показатель расходов на все виды топлива.

**7. Совокупных оценок по смазочным материалам и средствам ухода**, не относящихся к эксплуатационным расходам, нет. Однако необходимо учитывать, что рынок масел, полиролей, автомобильных шампуней и различных присадок развивается весьма активно, что естественным образом будет сказываться на величине расходов.

Так, только расход автомобильного масла, в среднем, составляет 5 литров на 15000 км. Это значит, что при пробеге в 10000 км потребуется около 3,5 литров масла. Стоимость 1 л колеблется от 50 до 300 руб. Понятно, что 50 руб. – это очень мало, а 300 руб. – очень много, однако стоит заметить, что независимо от марки автомобиля многие автовладельцы стараются покупать наиболее качественное масло. Значит, 100 руб. за 1 литр – вполне справедливая цена.

Таким образом, совокупные расходы на моторное масло составят не менее **7 млрд руб. или 237 млн долл. США.**

8. К **расходам по эксплуатационному обслуживанию** и ремонту относится оплата услуг автосервиса за выполнение соответствующих работ.

Расходы на автосервис варьируются в зависимости от его выбора и частоты посещения. Рынок технического обслуживания автомобилей довольно четко структурируется по вертикали. Верхний сегмент занимают авторизованные сервисы, работающие в тесной увязке с официальными дилерами и зарубежными автопроизводителями. Второй уровень, самый массовый, — разнообразные сервисные пункты, рассчитанные, как правило, на несколько машиномест. Аккредитации производителя они не имеют, но это не мешает им оказывать тот же спектр услуг, что и авторизованным автосервисам. При этом они демонстрируют гораздо большую гибкость — прежде всего в ценах, поскольку подобные предприятия не связаны с производителем никакими соглашениями. И, наконец, третий, тоже достаточно многочисленный слой, — индивидуалы, по-прежнему занимающие довольно твердые позиции в обслуживании технически несложных «жигулей».

Забавная деталь, характеризующая своеобразие автомобилизированного российского среднего класса: самые популярные автомобили клиентов торговой сети МВО (на них приходится по 20—24%) — это ВАЗ и «Мерседес». От месяца к месяцу то одна, то другая группа вырывается на первое место, но в целом это соотношение стабильно<sup>23</sup>.

Как уже отмечалось, только московский рынок автосервиса оценивается от 700 млн до 2 млрд долл. При этом доля Москвы составляет порядка 45-50% российского рынка автосервиса в целом. Это значит, что максимальный совокупный объем расходов на автосервис оценивается экспертами на уровне 4 млрд долл. или 118 млрд руб.

В пересчете на один автомобиль это составляет около **5900 руб. или 200 долл. США.**

<sup>23</sup> <http://offline.business-magazine.ru/2003/16/24335/page2.html>

Что ж, для отечественных автомобилей данная цифра представляется вполне логичной. Несмотря на ненадежность российских машин, большинство работ выполняют сами владельцы, более серьезные поломки можно устранить в «недорогих» автомастерских, а уж в авторизованный техцентр владелец Жигулей или Волги поедет только в крайнем случае.

Совсем другое дело - иномарки. Учитывая сложность этих машин, большинство из них можно починить только в качественных автосервисах, что, естественно, значительно дороже. Достаточно сказать, что 1 час работы с иномаркой в профессиональном автосервисе стоит не менее 600 руб. Мало того, некоторые машины, например, ввозимые в Россию американские автомобили или «праворульные» японские, еще не каждый сервис возьмется обслуживать, а если возьмется, то попросит, скорее всего, недешево.

Довод о том, что иностранные машины ломаются реже, верен лишь отчасти. Безусловно, он применим к новым автомобилям. В России в последнее время их количество увеличивается быстрыми темпами, однако пока все же большую часть составляют подержанные экземпляры. То есть, и ремонтируются они чаще. При этом сложный ремонт, например, восстановление автоматической коробки передач, может составить от 1500 до 3000 долл. США.

Таким образом, можно утверждать, что расходы на обслуживание и ремонт иномарок, по крайней мере, в 3 раза будут выше соответствующих затрат владельцев отечественных автомобилей и составят **17700 руб.**

В итоге, совокупные затраты на обслуживание и ремонт автомобилей могут быть оценены в **177 млрд руб. или 6 млрд долл. США.**

**9. Расходы на прочие виды обслуживания** также весьма значительны. Например, к ним относятся расходы на покупку автомобильных шин.

Средний срок износа шин составляет 4 года. При этом большинство владельцев предпочитает иметь комплект летней и зимней резины. Некоторые, конечно, используют один комплект круглый год, но это естественным образом сказывается на сокращении срока эксплуатации. Более-менее надежная и при этом недорогая 13-дюймовая покрывка обойдется примерно в 700—800 рублей, однако средняя цена выше как минимум на 300-400 руб., то есть, около 1100 руб. Зимняя резина незначительно дороже, и для унификации расчетов различий между стоимостью летней и зимней резиной не будет. То есть, расходы каждого автомобилиста на шины для своей машины составят 11000 руб. (с учетом 2 «запасок») в 4 года или **2750 руб.** в год, а суммарная цифра – **55 млрд руб. или 1,9 млрд долл.**

Необходимо отметить, что в расчетах были учтены лишь основные статьи расходов, что свидетельствует о приблизительной оценке. Однако ввиду того, что более подробных экспертных данных не существует, просто

необходимо учитывать, что полученная оценка расходов на покупку и содержание автомобиля, скорее всего, занижена.

Например, такое пустячное, на первый взгляд, дело как ремонт прокола колеса, может обойтись «в копейчку». По расценкам одного из московских техцентров структура и цена услуг следующая:

- Монтаж – 30 руб.;
- Демонтаж – 25 руб.;
- Балансировка – 30 руб.;
- Снятие/ установка – 15 руб.;
- Мойка – 10 руб.;
- Вентиль – 15 руб.;
- Установка вентиля – 10 руб.;
- Ремонт б/к колеса 1 прокол – 50 руб.;
- Подкачка колеса – 5 руб.;
- Грузики на липкой основе 60 гр. – 25 руб.

Итого – 215 руб.

Предположив, что каждый водитель хотя бы 1 раз в год сталкивается с такой проблемой, получим **4,3 млрд руб.** совокупных расходов.

Также стоит учитывать расходы на покупку и обслуживание мотоциклов и мотороллеров, которые, безусловно, несопоставимы с автомобильными, но все же не стоит забывать и про них.

Таким образом, по данным Росстата, расходы на покупку транспортных средств в 2003 г. составили 4,3% потребительских расходов или 261 млрд. руб.

На оплату услуг по ремонту транспортных средств, по данным Росстата, домашние хозяйства потратили 24,3 млрд руб. или 0,4% потребительских расходов.

**Совокупных экспертных оценок ни по рынку автомобилей, ни по рынку мотоциклов и мотороллеров не существует.**

**По расчетам экспертов и компании ФБК, реальные расходы населения превышают этот показатель в несколько раз.** Таким образом, суммарные расходы на покупку и обслуживание транспортных средств составили в 2003 г.:

- покупка автомобиля - 315 млрд руб.;
- запасные части и принадлежности - 116 млрд руб.;
- автоприцепы - 6 млрд руб.;
- гаражи нестационарные – 2,3 млрд. руб.;
- платные стоянки - 35 млрд руб.;

- бензин - 200 млрд руб.;
- смазочные материалы и средства ухода - 7 млрд руб.;
- эксплуатационное обслуживание и ремонт - 177 млрд руб.;
- прочие виды обслуживания - 55 млрд руб.

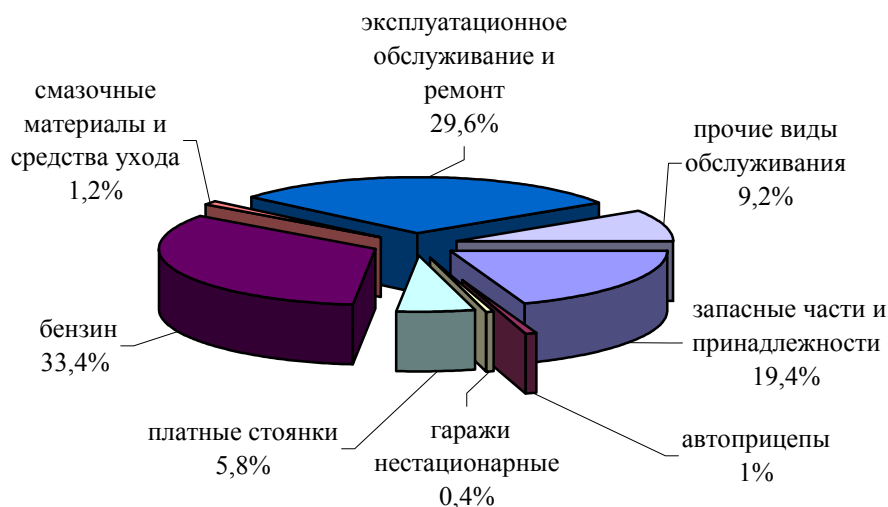
Итого: **913,3 млрд руб. или около 31 млрд долл. США.**

Расходы только на содержание машины составили **598,3 млрд руб.**, что в расчете на один автомобиль составляет **29915 руб. или чуть больше 1000 долл. США** (затраты на покупку не учитывались, поскольку они не являются ежегодными и зависят от срока эксплуатации машины).

В общей структуре затрат на содержание автомобиля наибольшая доля приходится на бензин – 33,4%, то есть больше 1/3 расходов. Немного меньше тратится на эксплуатационное обслуживание и ремонт – 29,6%. Минимум расходуется на покупку нестационарных гаражей и автоприцепов – 0,4% и 1% совокупных расходов на содержание автомобиля соответственно (рис. 6).

**Рисунок 6**

**Структура расходов на содержание автомобиля (в %)**



Источник: ФБК

**Транспорт –  
913 млрд руб.**

## Перспективы

Уже было сказано, что автомобиль – это не товар первой необходимости. Мало того, далеко не для всех россиян он является лишь средством передвижения. Для достаточной большой группы он так пока и остается роскошью. Причем это относится не только к тем, у кого денег на собственную машину нет, но и к ряду автовладельцев, которые купили автомобиль «на всю жизнь».

Такая категория водителей предпочитает не эксплуатировать машину каждый день, не ездить зимой и т.д. Все это, конечно, ведет к лучшей сохранности автомобиля, но при этом может ввести в заблуждение в отношении реально эксплуатируемого парка машин.

При этом эта группа автовладельцев фактически выпадает из числа пользователей инфраструктуры, поскольку они предпочитают в большинстве случаев обходиться своими силами.

Таким образом, говоря об основных факторах, влияющих на размер потребительских расходов на автомобиль, стоит выделить следующие:

- стоимость автомобиля;
- срок эксплуатации автомобиля;
- объем расходов на содержание автомобиля.

Рост денежных доходов, с одной стороны, и жесткая ценовая конкуренция автопроизводителей с другой, очевидно приведут к увеличению продаж как отечественных, так и импортных машин. По прогнозу АСМ-холдинга, если такие темпы сохраняться, то уже в 2010 г. в стране будет более 31 млн легковых автомобилей<sup>24</sup>.

Структура продаж российских и зарубежных машин, во многом, зависит от государственной политики.

Таможенные пошлины свое дело сделали. Достаточно быстро сокращается доля ввоза недорогих «возрастных» иномарок в пользу более современных.

Тарифная политика, кроме всего прочего, способствует развитию бизнеса иностранными компаниями внутри России. Становится более выгодным налаживать производство внутри страны, сокращая транзакционные издержки, чем продолжать экспортировать машины. И если пока по объемам продаж это, в основном, корейские производители, а также GM и

<sup>24</sup> журнал «Эксперт», №30, 2004 г.

Форд, то в перспективе свои заводы планируют открыть Фольсваген и Тойота.

Способствуют увеличению расходов различные кредитные программы. На сегодняшний день существует возможность покупки в кредит фактически любого автомобиля, не важно нового или подержанного, отечественного или иностранного производства. Это при том, что автокредитование – относительно новый для России бизнес, и не каждый, в силу традиций, доверяет подобным схемам. Однако, оценивая европейский опыт, можно с уверенностью прогнозировать уверенный рост объемов покупок автомобилей в кредит.

Расходы на ремонт машин также будут увеличиваться, прежде всего, за счет количества автомобилей. Очевидно, и цена «среднего ремонта» будет, по крайней мере, не уменьшаться за счет доли более дорогих машин и сокращения «подпольных» фирмочек и индивидуалов, компенсирующих сомнительное качество своей работы соответствующей ценой.

Отдельная статья расходов – дополнительные услуги. Развитие инфраструктуры приводит к тому, что все меньшее число водителей предпочитает самостоятельно возиться с машиной, и все чаще обращаются в специализированные фирмы. Это касается не только ремонта, но и текущего обслуживания автомобиля. Например, мойки, полировки и других сопутствующих работ. Этот рынок также будет активно прогрессировать, особенно учитывая его слабое развитие еще в недавнем прошлом.

В итоге, оценивая различные сегменты развития расходов на покупку и обслуживание автомобиля, можно с большой долей уверенности прогнозировать весьма значительное их увеличение уже в ближайшем будущем.

С развитием рынка мотоциклов и мотороллеров все немного сложнее. Конечно, загруженность дорог мегаполисов способствует покупке более компактного транспорта, если бы не одно «но» – климат. Ездить на мотоцикле в мороз достаточно проблематично и гораздо более опасно, чем на машине, а значит, рассматривать этот вид транспортных средств, как основной, рискнут немногие.

Тем не менее, определенная ниша использования мотоциклов и мотороллеров уже сложилась, а мировой опыт показывает, что, несмотря на более комфортные автомобили, и мотоциклы находят своих поклонников.

На руку производителям мотоциклов играет цена их продукции, которая в разы ниже автомобильной. Конечно, есть западные модели по цене 15-30 тыс. долл. США, однако наши аналоги стоят гораздо дешевле.

В этой связи, можно прогнозировать умеренный рост продаж мотоциклов и мотороллеров при условии роста доходов населения в целом.