

ющий выполнение постановлений Совета Министров Республики Беларусь, указов Президента Республики Беларусь, нормативных правовых актов различных министерств по вопросам регулирования потребительского рынка.

Источники

1. О государственном регулировании торговли и общественного питания [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 8 янв. 2014 г., № 128-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2022.
2. Об изменении Закона Республики Беларусь «О государственном регулировании торговли и общественного питания в Республике Беларусь» [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 4 янв. 2021 г., № 81-3 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2022.
3. О развитии торговли, общественного питания и бытового обслуживания» [Электронный ресурс] : Указ Президента Респ. Беларусь, 22 сент. 2017 г., № 345 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь, 24 авг. 2022 г., № 298 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2022.
4. Проект Указа о противодействии монополизации в области торговли [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://goo.su/pjLi>. — Дата доступа: 14.10.2022.
5. Деятельность МАРТ [Электронный ресурс] // Министерство антимонопольного регулирования и торговли. — Режим доступа: <https://mart.gov.by/activity/>. — Дата доступа: 14.10.2022.
6. Годовые данные [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — Режим доступа: <https://goo.su/9QvK>. — Дата доступа: 14.10.2022.

В.В. Козел, О.С. Савошинская

Научный руководитель — А.В. Кармызов

ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКУ РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В 2021–2022 гг.

Представлены данные о состоянии и динамике рынка легковых автомобилей Республики Беларусь и приведены основные причины, повлиявшие на его конъюнктуру в 2021–2022 гг.

По мере развития экономики и повышения уровня жизни людей автомобили перестают быть роскошью, а рынок легковых автомобилей становится динамичным и конкурентным. Актуальность выбранной темы обосновывается тем, что рынок новых легковых автомобилей является быстро развивающимся, как в технологическом, так и в экономическом плане, а влияние пандемии COVID-19, наложение санкций в отношении Республики Беларусь и иные причины в период с 2021 по 2022 г. привели к значительным изменениям его конъюнктуры.

Согласно данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, на конец 2021 г. количество зарегистрированных легковых автомобилей составило 3131,5 тыс. шт., что на 139,3 тыс. шт. меньше, чем годом ранее (рис. 1) [1].

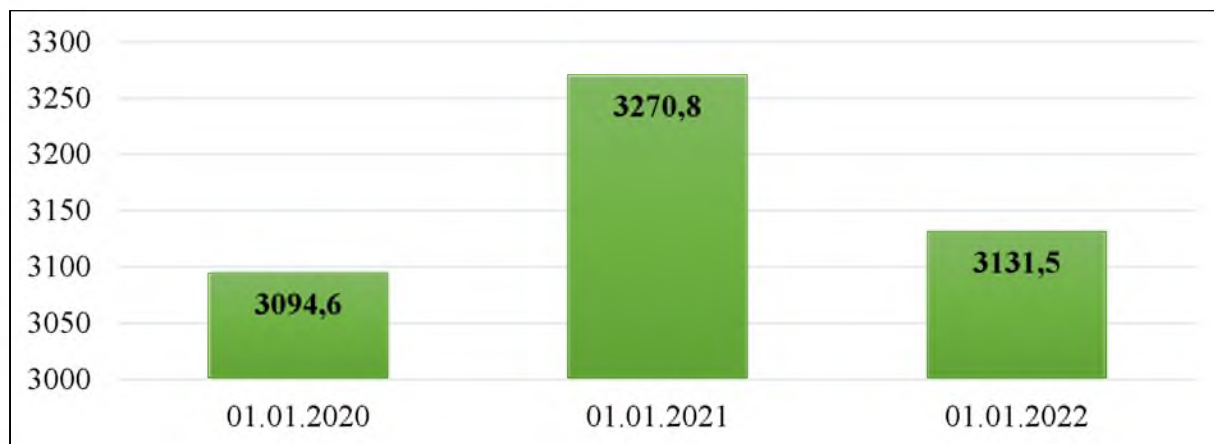


Рис. 1. Количество зарегистрированных легковых автомобилей в Республике Беларусь в период с 01.01.2020 по 01.01.2022 г.

На 1 тыс. чел. в республике на начало 2022 г. приходилось 324 легковых автомобиля; на начало 2021 г. — 335 шт. При этом по насыщенности ими лидировали Гродненская и Брестская области — 379 и 343 машины на 1 тыс. чел. соответственно [1].

По данным Белорусской автомобильной ассоциации, за 2021 г. белорусы приобрели 46,8 тыс. новых машин (рис. 2), т.е. меньше на 12,7 %, чем в 2020 г., и на 37,7 % относительно рекордного объема 2019 г. При этом продано легковых автомобилей для личной собственности граждан было 41,2 тыс. шт., т.е. меньше по сравнению с 2020 г. на 10,5 %.

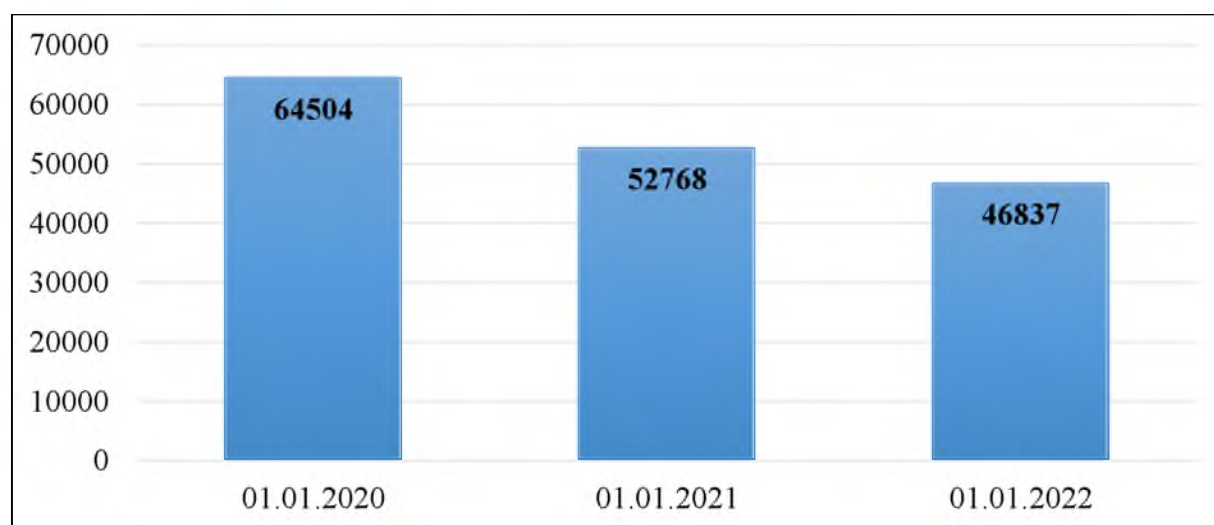


Рис. 2. Количество новых легковых автомобилей, проданных в Республике Беларусь в период с 01.01.2020 по 01.01.2022 г.

В сентябре 2022 г. объем рынка новых легковых автомобилей составил 374 шт., что на 90,4 % меньше по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. Такая тенденция к снижению количества продаваемых легковых автомобилей является следствием экономических и политических событий.

Наибольший сегмент рынка легковых автомобилей в 2021 г. в Беларуси занимали марки и их отдельные модели, позиционируемые как бюджетные. Среди них по объему продаж лидировали Lada, Geely, Volkswagen, Renault, Kia (см. таблицу).

Объем продаж легковых автомобилей по маркам в Республике Беларусь в 2021 г.

Марка	Объем продаж, шт.	Темп роста к предыдущему году, %
Lada	11 669	+13
Geely	7 442	–19
Volkswagen	4 654	–16
Renault	4 173	–39
Kia	3 895	+4

Следует отметить, что белорусский рынок бюджетных автомобилей зависит от российского: 80 % в структуре их продаж занимают автомобили российского производства (в том числе российской сборки).

Высокую позицию в объеме продаж занимают автомобили белорусско-китайского производства (Geely), так как для их приобретения предлагаются кредиты на льготных условиях. Подчеркнем также, что за производство Geely в Беларуси и России отвечает белорусский завод «БелДжи», построенный возле г. Жодино.

Если продажи новых легковых автомобилей бюджетного сегмента снизились, то продажи в премиум-сегменте по результатам 2021 г. выросли на 3,2 %, составив 4,1 % от общего объема продаж [2]. Главной причиной такого результата стала дифференциация доходов, вследствие которой население с высоким уровнем достатка в ожидании дефицита и роста цен вкладывало личные денежные средства в покупку нового автомобиля, в то время как население с низким уровнем доходов сильно ощутило на себе негативные тенденции последних лет, переориентировав спрос на автомобили с пробегом.

Отрицательная динамика рынка новых бюджетных легковых автомобилей обусловлена множеством причин. На основе проведенного анализа можно выделить ряд факторов, повлиявших на автомобильный рынок Беларуси. К ним относятся:

1. Пандемия. Автодилеры ожидали, что пандемия уменьшит спрос на личное средство передвижения, но поведение покупателей оказалось противоположным. Это объясняется тем, что многие потребители, вынужденные отказаться от услуг

(в том числе туристических) в период пандемии, приняли решение сэкономленные денежные средства вложить в новый автомобиль. По итогам 2020 г. продажи автомобилей стали превосходить показатели предыдущего года. Кроме того, автодилеры не могли перестроиться на закупку большого числа автомобилей из-за их отсутствия у производителей вследствие карантинных мер в других странах.

2. Нехватка комплектующих для автомобилей. С января 2021 г. на рынке наблюдалась нехватка микрочипов. Поставщики снизили их производство в 2020 г. из-за пандемии и не успели перестроиться под рост спроса в 2021 г. На выпуск чипов также повлиял крупный пожар на заводе микросхем в Японии [3], который производит 20 % всех полупроводников для мирового автопрома. Также в 2022 г. остановились расположенные в Украине заводы электроники, которые снабжали своими товарами Европу, в частности автобренды Германии [4].

3. Санкции. На работу всего автопрома повлияли наложенные на отдельные организации и страны ограничения. Следствием санкций по отношению к Российской Федерации стало сокращение поставок. Данный фактор является значимым, так как белорусский автомобильный рынок базируется на импорте.

4. Нестабильность курса валют. Ослабление курса белорусского рубля к российскому способствовало подорожанию импорта из России.

5. Логистические проблемы. Была повышена стоимость доставки — в среднем в 2–3 раза.

Перечисленные факторы привели к дефициту, а в последующем и к росту цен на новые автомобили. Вместе с ценами выросли и ставки по кредитам, вынудив многих потенциальных покупателей изменить решение.

Таким образом, можно говорить о том, что на протяжении 2021–2022 гг. наблюдаются асинхронные спады спроса и предложения на рынке новых легковых автомобилей вследствие пандемии, санкций, нехватки комплектующих и нестабильности курса валют.

Источники

1. Наличие транспортных средств в личной собственности граждан [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — Режим доступа: <http://dataportal.belstat.gov.by/Indicators/Preview?key=134822>. — Дата доступа: 14.10.2022.
2. Итоги продаж новых автомобилей в Беларуси за 2021 год [Электронный ресурс] // autokatalog.by. — Режим доступа: <https://autokatalog.by/article/926>. — Дата доступа: 14.10.2022.
3. В Японии произошел еще один пожар на заводе, выпускающем микрочипы для автопрома [Электронный ресурс] // Дром. — Режим доступа <https://news.drom.ru/83251.html>. — Дата доступа: 14.10.2022.
4. Дефицит украинских инертных газов несет риски для глобального производства чипов [Электронный ресурс] // Интерфакс. — Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/826254>. — Дата доступа: 14.10.2022.