

## АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В СТРАНАХ ПЕРСИДСКОГО ЗАЛИВА: МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ?

*Черников Алексей Владимирович*

*В статье рассматриваются особенности и направления развития автомобильного сегмента в странах ССАГПЗ. Автор исследует региональный автомобильный рынок и факторы его динамики. Показана важная роль регулирования данной сферы на государственном и региональном уровне. По мнению автора, в регионе существуют возможности для автопроизводства. Однако перспективы развития автопрома в странах ССАГПЗ, по мнению автора, пока остаются неопределенными.*

*Ключевые слова: автомобильная промышленность, ССАГПЗ, диверсификация, Азия.*

*JEL-коды: F 10, F 17.*

Интерес к автомобильной промышленности и производству проявляет множество стран мира, в том числе развивающиеся страны. Это происходит в рамках попыток — более или менее успешных — по диверсификации национальных хозяйственных систем, так как эта необходимость все более отчетливо встает перед развивающимися странами, что отмечают специалисты (Русакович В. И., 2017; 2015). Эта необходимость предопределяется, во-первых, продолжающейся мировой рецессией, проходящей в условиях роста глобальной неопределенности. Во-вторых, на современном этапе промышленность, особенно машиностроение, и в значительной степени — автомобильная промышленность, может обеспечить долгосрочный экономический рост (Айдрус И. А. З., 2017).

Эти вопросы все острее встают перед странами Персидского залива — как на страновом, так и на региональном уровне, особенно в условиях падения мировых цен на нефть и необходимости как поиска новых устойчивых источников дохода, так и создания рабочих мест.

Продажа автотранспортных средств в странах ССАГПЗ по стоимости достигает порядка 4 млн долл. ежегодно, а его потенциал оценивается до 7 млн. В то же время данный рынок остается неустойчивым и подвержен как резким спадам, так и подъемам (табл. 1 и рис. 1).

По оценкам экспертов, в период до 2022 г. реализация автотранспортных средств для личных потребностей в регионе будет в 2 раза быстрее, чем в Северной Америке и ЕС — на 25% (до около 1,75 млн).

---

*Черников Алексей Владимирович* — к.э.н., Генеральный директор «Русское подворье», г. Москва

Это связано как с ростом денежных доходов населения, так и попытками государств ССАГПЗ трансформировать региональную специализацию в международном разделении труда, в том числе в связи с изменением роли Китая и Индии в мировом хозяйстве (Shkvarya L. et al., 2016).

Таблица 1.

**Продажи автотранспортных средств в странах Залива в 2005-2015 гг., всего,  
тыс. единиц**

Страны	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Бахрейн	20	23	25	36	38	35	31	47	53	61,1	58,3
Кувейт	80	84	90	99,5	108,5	110	114,5	140	151,5	152,3	143,8
Оман	207,1	204,6	203,9	198,5	155,5	178	169,5	204,5	215	208,4	167,6
Катар	84,5	83,4	83,1	81	55	55,5	61	80	85	92,9	86,4
КСА	562,9	556,1	554,4	540	520	600	590	705	740	828,2	830,1
ОАЭ	157	175	165	233,6	205,1	168,3	243,98	268,9	263,1	263,1	256,7
<b>ССАГПЗ</b>	<b>1111,5</b>	<b>1126,1</b>	<b>1121,4</b>	<b>1188,6</b>	<b>1082,1</b>	<b>1146,8</b>	<b>1209,98</b>	<b>1445,4</b>	<b>1507,6</b>	<b>1606</b>	<b>1542,9</b>

Источник: составлено автором по данным [GCC automotive market, 2016].

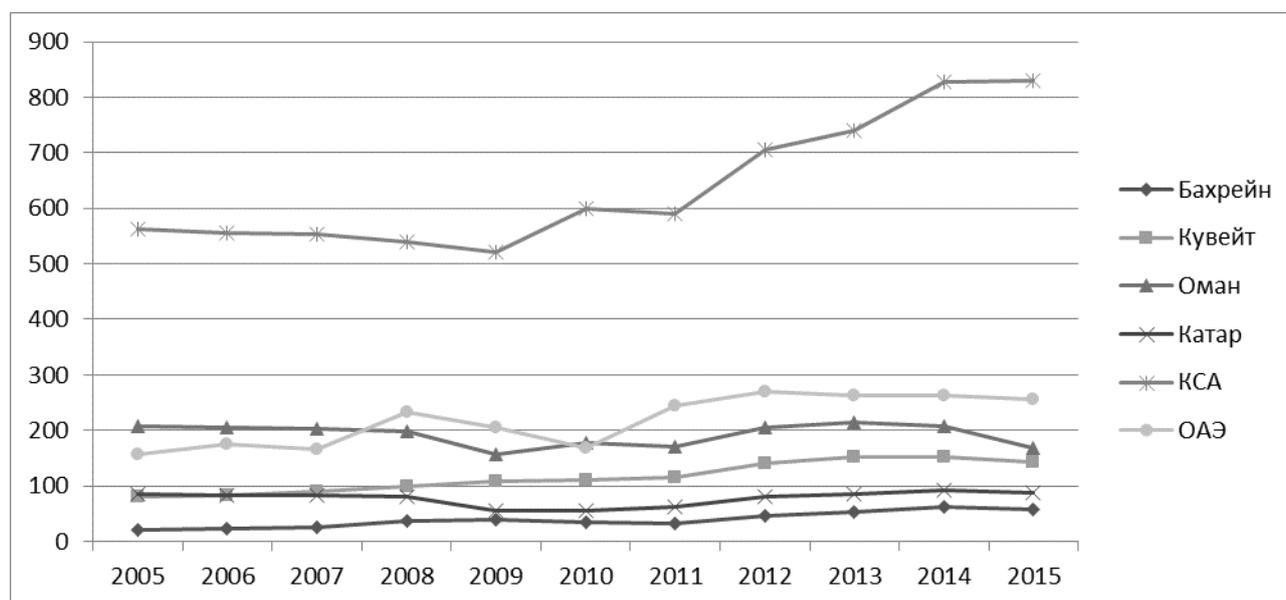


Рис. 1. Продажи автотранспортных средств в странах Залива в 2005-2015 гг., всего, тыс. единиц.

Источник: составлено автором по данным табл. 1.

По мнению мировых аналитиков Frost & Sullivan, в настоящее время на дорогах Саудовской Аравии — ведущего автомобильного рынка в регионе — работает около 750 тыс. грузовиков и автобусов; эта цифра будет расти на 8,4% ежегодно и достигнет 1,2 млн к 2020 г. (Frost & Sullivan, 2017).

Приток новых и подержанных коммерческих автомобилей в стране стимулирует спрос на запчасти. Этот сегмент рынка в 2014 г. в стоимостном выражении превысил 2 млрд долл. и, по оценкам, достигнет 3,65 млрд долл. к 2020 г. (GCC automotive market, 2016).

ОАЭ является вторым по величине автомобильным рынком в регионе после Саудовской Аравии, в том числе автомобилей, запчастей и аксессуаров, а также прицепов и полуприцепов, грузовых автомобилей, общественного транспорта, тракторов и других транспортных средств.

На Саудовскую Аравию и ОАЭ приходится более 70% автомобильного импорта стран Залива, причем львиная доля этого импорта приходится на последующий реэкспорт на азиатские и африканские рынки. Оман также является одним из основных реэкспортных узлов в регионе.

Однако продажи легковых машин в странах ССАГПЗ сократились в 2015 г. относительно 2014 г. в результате сокращения экономического роста в регионе из-за ситуации на мировом рынке нефти. Также сократился и реэкспорт автотранспортных средств в регионе, включая и сегмент легковых автомобилей.

Однако эту ситуацию мы рассматриваем как временную, так как уже в 2017 г. наметился устойчивый рост в региональной экономике, затронувший все страны региона (хотя и в различной степени).

Также мы связываем наш прогноз с тем, что в некоторых странах (например, Саудовской Аравии и ОАЭ) уже созданы сборочные подразделения крупных автопроизводителей — Mercedes, Volvo, Scania.

Растет автомобильный кластер и в Бахрейне на основе сотрудничества Bahrain Alloys Manufacturing Company, BAMCO с немецкой компанией BBS Kraftfahrzeugtechnik AG, производящей автомобильные диски.

Бахрейнская «Аль-Хаддад Моторс» с 1958 г. выступает генеральным дистрибьютором Mercedes-Benz в Бахрейне в сфере обслуживания владельцев автомобилей и производства оригинальных запчастей и аксессуаров.

В компании «Мохаммед Джалал и сыновья» (Mohammed Jalal & Sons WLL), автомобильный дивизион которой был создан в 1964 г. и, будучи эксклюзивным дилером Jaguar и Suzuki в Королевстве, держит франшизу Пежо и Субару, осуществляя их обслуживание и ремонт. Компания объявила о своем партнерстве с китайским автомобильным гигантом Dongfeng Motor Corporation (DFM), одним из 4-х крупнейших китайских автомобильных госкорпораций, осуществляющих, помимо производства, также НИОКР и промышленную экспертизу (Русакович В.И., 2016).

Сотрудничая с 6-ю мировыми автопроизводителями, Dongfeng имеет больше совместных предприятий, чем любой другой китайский автоконцерн. В настоящее время Дунфэн работает над расширением своего присутствия в Бахрейне на основе агрессивной маркетинговой кампании, предлагая широкую продуктовую линейку — потребительские и коммерческие автомобили, средние, легкие и тяжелые грузовики и автобусы, а также распространяется на технику специального назначения и модифицированные транспортные средства, используемые в шахтах, портах, нефтяных полях, пустынях и городском строительстве.

Ruf Automobile GmbH — немецкий производитель спортивных автомобилей и суперкаров на базе автомобилей марки Porsche — также присутствует в Бахрейне. В Бахрейне компания Ruf Automobile GmbH инвестировала 50 млн. долл. с целью создать полноценный сервис, производственной и маркетинговой базы в Королевстве — первым объектом такого рода за пределами Германии — на основе совместного предприятия RUF-Middle East (RUF-ME). Завод с полным производственным циклом уже функционирует. Ключевые факторы, повлиявшие на решение компании создать производственную базу в Королевстве — дружественная инвестиционная политика правительства Бахрейна (есть налоговые льготы — например, в сравнении с Германией, — что имеет довольно большое значение), отличная инфраструктура и беспрепятственный доступ к региональным рынкам. Немаловажную роль сыграл тот факт, что в Бахрейне расположена трасса Формулы 1 и страна стала ключевым рынком для высокоскоростных, высокопроизводительных автомобилей, и завод расположен в непосредственной близости от нее. При том, что компания производит в год около 35 автомобилей, которые приобретаются автолюбителями, гонщиками и ценителями, в Бахрейне планируется производить около 20 автомобилей различных моделей на платформе Porsche в год с возможностью последующего расширения и экспорта на рынки стран Залива и Азии. Также планируется увеличить выручку до 12-20 млн. долл. в течение ближайших 5 лет (Айдрус И.А.З., Шкваря Л.В., 2015).

Alwardi Transport, одна из крупнейших логистических компаний, также работает на рынках Бахрейна, Саудовской Аравии и ОАЭ, открыла в 2014 г. завод по производству трейлеров в Бахрейне (около 30 единиц в год).

Это сотрудничество дает возможность Бахрейну диверсифицировать свою экономическую деятельность, расширять занятость для граждан страны и повышать квалификацию своих работающих, а также шанс для выхода на мировой рынок с принципиально новой и нетрадиционной продукцией.

Таким образом, исследование показало значительное развитие автомобильного сегмента в регионе Персидского залива, хотя и существенно дифференцированное по странам. До недавнего времени присутствие мировых автоконцернов в регионе ограничивалось продажами автомобилей (как новых, так и подержанных) в рамках их импорта, а также обслуживания.

Однако в 2005-2013 гг. в регионе начался процесс создания производственных мощностей по сборке автомобилей (в ОАЭ и Саудовской Аравии) и их полноценному производству в Бахрейне. И хотя роль автомобилестроения в регионе более чем скромная с точки зрения вклада отрасли в региональный ВВП, перспективы ее развития весьма обнадеживающие ввиду устойчивого социально-экономического, финансового и демографического фактора.

В этом процессе велика роль государственного регулирования, которое создало дружественный инвестиционный климат и поддерживает на протяжении длительного времени промышленное производство. Однако в автомобильном сегменте роль государства должна также охватывать сферу «зеленого менеджмента», как было показано в статье. В этом случае у автомобильной промышленности в регионе есть

шансы устойчивого развития и — в перспективе — превращения в катализатор социально-экономических процессов.

### Список литературы

1. Айдрус И. А. З. (2017). Транспортная составляющая Королевства Бахрейн и ее роль в трансформации национальной экономики / Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: Сборник научных трудов. Москва [Aydrus I.A.Z. (2017). Transport component of the Kingdom of Bahrain and her role in transformation of national economy / National and international financial and economic problems of the motor transport: Collection of scientific works. Moscow (In Russian)].
2. Айдрус И. А. З., Шкваря Л. В. (2015). Экономическое развитие и структурные сдвиги в экономиках стран Персидского залива (опыт Бахрейна). М.: РУДН, 2015 [Aydrus I.A.Z., Shkvarya L.V. (2015). Economic development and structural shifts in economies of Gulf States (experience of Bahrain). Moscow: Peoples' Friendship University of Russia (In Russian)].
3. Русакович В. И. (2015). Государственное регулирование в автомобильной промышленности ЮАР и рост конкурентоспособности // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. № 5. С. 16-24 [Rusakovich V.I. (2015). State regulation in automotive industry of the Republic of South Africa and growth of competitiveness // Nauchnoe obozrenie. Series 1: Economy and right. № 5. pp. 16–24 (In Russian)].
4. Русакович В. И. (2016). Автомобильный сегмент в странах Персидского залива: возможности развития и необходимость государственного регулирования // Экономика и предпринимательство. № 3-2 (68-2). С. 489-493 [Rusakovich V.I. (2016). Automobile segment in Gulf States: possibilities of development and need of state regulation // Ekonomika i predprinimatel'stvo. № 3-2 (68-2). pp. 489–493 (In Russian)].
5. Русакович В. И. (2017). Не нефтью единой. Диверсификация национальных экономик в странах ССАГПЗ // Азия и Африка сегодня. № 2. С. 33–40 [Rusakovich V.I. (2017). Not oil uniform. Diversification of national economies in the countries of GCC // Aziya i Afrika segodnya. № 2. pp. 33-40 (In Russian)].
6. GCC automotive market (2016). URL: <http://ww2.frost.com>
7. Shkvarya L., Grigorenko O., Strygin A., Rusakovich V., Shilina S. The impact of the global economic crisis on Asian technology markets. (India and China) // Central Asia and the Caucasus. 2016. T. 17. № 2. С. 103–113.
8. Stricter Laws, Green Marketing and Public-Private Partnerships to be Key Drivers for End-of-Life Vehicles Recycling Market in the GCC (2017) // Frost & Sullivan. URL: <http://www.frost.com>

---

**AUTOMOTIVE INDUSTRY IN GULF STATES: MYTH OR REALITY?**

---

*Chernikov Alexey Vladimirovich,*

*In article features and the directions of development of an automobile segment in the countries of GCC are considered. The author investigates the regional automobile market and factors of its dynamics. The important role of regulation of this sphere at the state and regional level is shown. According to the author, in the region there are opportunities for autoproduction. However the prospects of development of automotive industry in the countries of GCC, according to the author, remain uncertain so far.*

*Keywords: automotive industry, GCC, diversification, Asia.*

*JEL-codes: F 10, F 17.*