

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ И РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В ИНВЕСТИЦИОННОМ ПРОЦЕССЕ ОТРАСЛИ

Дегтярева Ирина Викторовна,

доктор экономических наук, профессор,

заведующий кафедрой экономической теории

ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий», Уфа, Россия

Косаткин Кирилл Владиславович, магистрант

ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий», Уфа, Россия

PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN RUSSIA AND THE ROLE OF THE STATE IN THE INVESTMENT PROCESS OF THE INDUSTRY

Degtyareva Irina Viktorovna,

Doctor of economic sciences, professor,

Head of the Department of Economic Theory

FGBOU VO "Ufa University of Science and Technology", Ufa, Russia

Kosatkin Kirill Vladislavovich, undergraduate

FGBOU VO "Ufa University of Science and Technology", Ufa, Russia

Аннотация. В статье поднимаются проблемы российской автомобилестроительной отрасли. Определены причины возникновения сложившейся ситуации, которая анализируется со стороны предложения и спроса на автомобильном рынке, и проявляется, прежде всего, в дефиците автомобилей и росте цен на них. Анализ проведен в разрезе производства легковых автомобилей, грузовых транспортных средств и двигателей внутреннего сгорания, а также в разрезе стран-производителей. Обоснована общая тенденция к снижению объемов производства и сокращения рынка автомобилей в целом. Одной из причин этого названа сильная зависимость отечественного автомобилестроения от поставок зарубежных комплектующих, что влечет за собой их дефицит, если возникают проблемы с их поставками. Дефицит комплектующих может не только вызвать дефицит готовых автомобилей, но и остановить на неопределенный срок производственные линии или целые заводы, ограничив выпуск готовых моделей. Это в свою очередь может вызвать цепную реакцию и повысить стоимость уже изготовленной продукции, чтобы минимизировать ущерб автопроизводителей. Показаны также

Для цитирования: Дегтярева И.В., Косаткин К.В. Проблемы развития автомобильной отрасли России и роль государства в инвестиционном процессе отрасли // Уфимский гуманитарный научный форум. 2023. № 1. С. 35-45. DOI 10.47309/2713-2358_2023_1_35_45

те последствия для автомобильной отрасли, которые влечет за собой приостановка выпуска или "уход" с российского рынка некоторых иностранных автомобильных брендов. Авторами предложены пути решения выделенных проблем, а также показана роль государства в инвестиционном процессе автомобилестроительной отрасли России. В кратчайшем периоде предложено создание координационного органа, который бы контролировал ситуацию в отрасли и при необходимости принимал меры помощи областям рынка. В долгосрочной перспективе необходимы скоординированные действия государства и представителей бизнеса отрасли, направленные на изменение сложившейся ситуации и придания импульса современному развитию автомобильной отрасли России.

Ключевые слова: автомобилестроение, инвестиционное регулирование, государственное регулирование, промышленность, производство, дефицит.

Summary. The article raises the problems of the Russian automotive industry. The causes of the current situation are determined, which is analyzed from the side of supply and demand in the automotive market, and manifests itself primarily in the shortage of cars and rising prices for them. The analysis was carried out in the context of the production of cars, trucks and internal combustion engines, as well as in the context of producing countries. The general trend towards a decrease in production volumes and a reduction in the car market as a whole is substantiated. One of the reasons for this is the strong dependence of the domestic automotive industry on the supply of foreign components, which entails their shortage if there are problems with their supply. A shortage of components can not only cause a shortage of finished cars, but also stop production lines or entire plants for an indefinite period, limiting the production of finished models. This, in turn, can set off a chain reaction and increase the cost of already manufactured products in order to minimize the damage to automakers. Also shown are the consequences for the automotive industry, which entail the suspension of production or "withdrawal" from the Russian market of some foreign automotive brands. The authors propose ways to solve the identified problems, and also show the role of the state in the investment process of the Russian automotive industry. In the shortest period, it was proposed to create a coordinating body that would control the situation in the industry and, if necessary, take measures to help the market areas. In the long term, coordinated actions of the state and representatives of the industry's business are needed to change the current situation and give impetus to the modern development of the Russian automotive industry.

Keywords: Automotive industry, investment regulation, government regulation, industry, production, deficit.

Введение. Российский автомобильный рынок претерпел существенные изменения в 2022 году и столкнулся с вызовами. Большая часть автомобильных

брендов заявили либо о полной, либо о частичной остановке своих предприятий. Заметен также и существенный рост цен как на новые, так и на подержанные авто, а также дефицит автомобилей в автосалонах. По данным ВЦИОМ, 73% россиян не собираются покупать автомобиль в ближайшее время, а 23% опрошенных ответили, что собираются покупать автомобиль только в течение следующих нескольких лет [1]. Именно такие данные опубликованы 15 марта 2023 года. При этом автомобили в России по итогам 2022 года в среднем подорожали на 24%, а автомобили иностранных брендов на 40%. Необходимо выяснить причины повышения цен и наметить пути решения сложившейся на рынке ситуации. Необходимо также понять, что должно предпринять государство, чтобы стабилизировать ситуацию на рынке.

Следует сказать, что автомобилестроение является одной из самых сложных отраслей промышленности. Производство будь то легковых, коммерческих, пассажирских, грузовых и других автомобилей требует от производителя не только достаточной технологической, производственной и финансовой базы, но и вынуждает его всецело оптимизировать производство для получения максимальной прибыли.

Оптимизация производства заключается в процессах, направленных на снижение затрат на выпуск готовых автомобилей при улучшении их качества. Например, снижение затрат на выпуск может достигаться за счет:

- снижения затрат на производство составных частей автомобиля;
- снижения количества дорогостоящего ручного труда и автоматизации и роботизации производства;
- выстраивания наиболее выгодных путей логистических поставок комплектующих и др.

Улучшение качества выпускаемой продукции может проявляться в:

- повышении безопасности автомобилей;
- применении в производстве более экологичных материалов;
- применении в конструкции автомобиля современных систем мультимедиа;
- использовании передовых технологий, сплавов, конструкционных элементов в конструкции автомобиля и т.д.

Достаточно высокая конкуренция на рынке заставляет автопроизводителей вкладывать большие средства в функционирование и развитие бренда. Зачастую для того, чтобы минимизировать затраты на производство и сборку отдельных узлов и агрегатов автопроизводители обращаются к компаниям-партнерам и отдают им на изготовление по лицензии отдельные детали. Так для того, чтобы собрать автомобиль в России, могут быть задействованы производственные мощности заводов, расположенных как в самой России, так и в Китае, Европе, Америке и других частях мира, на которых производятся некоторые детали. Современный автомобиль включает в себя от 15 до 20 тысяч разных деталей и выбытие хотя бы одного завода из цепочки поставок ставит под удар выпуск целых партий автомобилей. Безусловно,

автопроизводители имеют определенный запас по комплектующим, однако его объем ограничен.

Результаты исследования. Современный рынок автомобилестроения очень сильно подвержен глобализации. Это удешевляет процесс производства, так как можно найти поставщиков из других стран, без особых проблем проводить взаиморасчеты, и получать готовые детали. Однако если эти процессы начинают массово выходить из строя из-за каких-либо шоков и геополитических трудностей, то весь рынок начинает испытывать кризис и дефицит деталей.

Таким шоком была пандемия 2020-2021 годов, последствия которой для экономики еще прослеживаются. Тогда ситуация привела к снижению выпуска автомобилей в России на 34% [2]. Одной из причин этого является сильная зависимость отечественного автомобилестроения от поставок зарубежных комплектующих, что влечет за собой их дефицит, если возникают проблемы с их поставками. Дефицит комплектующих может не только вызвать дефицит готовых автомобилей, но и остановить на неопределенный срок производственные линии или целые заводы, ограничив выпуск готовых моделей. Это в свою очередь может вызвать цепную реакцию и повысить стоимость уже изготовленной продукции, чтобы минимизировать ущерб автопроизводителей.

Данная ситуация прослеживается и в 2022 году, когда из-за геополитической ситуации из России начали массово «уходить» зарубежные автопроизводители. Те автомобильные бренды, производство автомобилей которых было локализовано в России, начали испытывать трудности, вызванные в том числе санкционными ограничениями западных стран. Одними из таких трудностей были и остаются:

- геополитические и репутационные риски;
- логистические трудности с поставками комплектующих;
- трудности с проведением взаиморасчетов;
- сложности с развитием и продвижением бренда;
- давление извне и риск попасть под вторичные санкции;
- дальнейшая неопределенность.

Вследствие этого европейские и американские автопроизводители с начала марта 2022 года один за другим начали объявлять о своём уходе с российского рынка, закрытии своих офисов и представительств. Прекратились поставки автомобилей, производство которых не было локализовано в России, но которые завозились из-за границы. В основном речь идет о европейских и американских брендах.

Трудности начали испытывать и отечественные бренды. Так в начале марта 2022 года «Автоваз» объявил о приостановке производства из-за отсутствия необходимых комплектующих, поставки которых шли из-за рубежа. Позднее Минпромторг объявил о новых правилах, согласно которым автомобили разрешено выпускать с пониженным экологическим классом «Евро-0» вместо ранее принятого «Евро-5», а также без установки системы экстренного

реагирования при авариях ЭРА-ГЛОНАСС, без которого ранее выпуск автомобиля считался невозможным. [3]

Сокращение количества автомобилей вызвало рост цен на рынке. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19 апреля 2022 г. N 1532, легализовавший параллельный импорт, содержал в себе перечень автомобильных марок, которые разрешалось ввозить из-за рубежа на территорию России без разрешения владельцев бренда. Это позволило компаниям наполнить российский рынок автомобилями из-за рубежа, а также поставить необходимые комплектующие. Однако логистические трудности с поставками комплектующих в тех объемах, которые необходимы для бесперебойной работы автомобильных заводов не позволяют в полной мере восстановить производство до показателей прошлых годов. Нарушение цепочек поставок комплектующих несомненно отражается на цене их доставки, что в свою очередь отражается на конечной стоимости автомобиля. В сумме с растущей инфляцией и экономической неопределенностью потребители неохотно покупают подорожавшие автомобили.

По данным Росстата производство легковых автомобилей за 2022 год составило 450337 автомобилей, что на 66,7% меньше, чем производство по итогам 2021 года. Тогда за год было произведено более 1,365 млн автомобилей.

Производство двигателей внутреннего сгорания (ДВС) за 2022 год составило 227904 шт. Это на 25,7% меньше, чем за 2021 год, когда производство было на уровне 341 тыс. шт.

Грузовых транспортных средств (грузовых ТС) было выпущено на 13,5% меньше и составило 140 тыс. шт. по сравнению с 186 тыс. шт. в 2021.

Динамику по этим отраслям производства можно увидеть на рисунке 1.

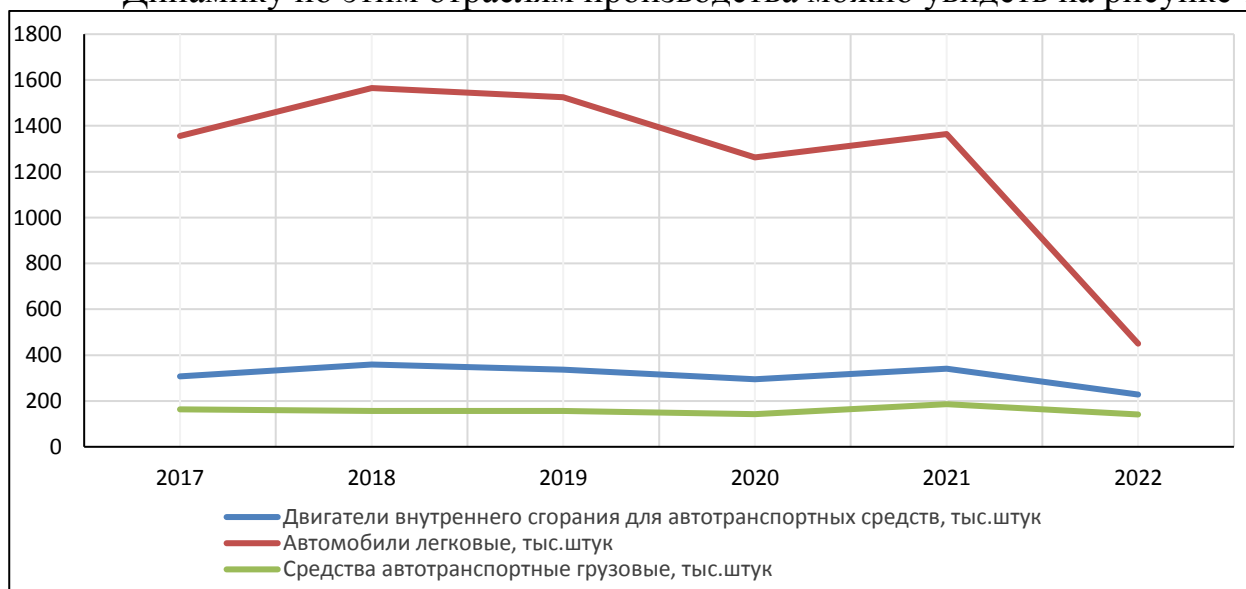


Рисунок 1 – Динамика производства ДВС, легковых авто и грузовых ТС в период с 2017 по 2022 гг. График составлен автором по данным [4]

Как видно из рисунка, 2022 год стал переломным моментом для производства автомобилей. Производство автомобилей в 2022 году является худшим за последние 6 лет. Даже пандемия 2020 года и её последствия нанесли меньший ущерб отрасли, чем уход иностранных компаний и сокращение производства со стороны отечественных производителей. Производство ДВС также показывает неутешительные результаты и также является самым низким за последние 6 лет. А вот производство грузовых ТС находится в пределах предыдущих уровней. Это связано с тем, что большая часть грузовых ТС, производящихся в России, выпускается отечественными брендами, на них ограничения повлияли в меньшей степени.

График на рисунке 2 более подробно отражает динамику производства автомобилей, ДВС и грузовых ТС за 2022 год. Как видно из графика, минимальный показатель производства автомобилей пришелся на май 2022 года и составил 3721 автомобиль. Впоследствии выпуск начал расти с каждым месяцем.

На рост выпуска могли повлиять такие фактора, как:

- легализация параллельного импорта;
- запуск производства автомобилей других брендов на производственных мощностях ушедших;
- постепенное восстановление логистических поставок комплектующих и наращивание производства;
- адаптация производителей к экономической обстановке и восстановление спроса со стороны потребителей.

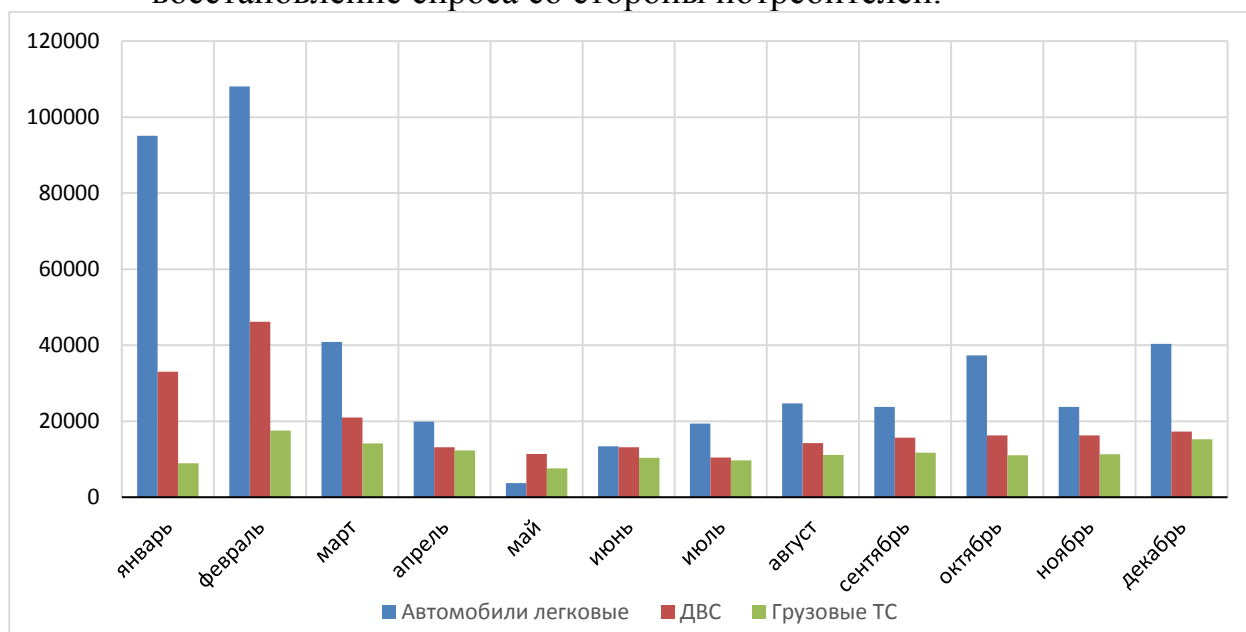


Рисунок 2 – Динамика производства легковых авто, ДВС и Грузовых ТС за 2022 год. тыс. шт. Диаграмма составлена автором по данным [4]

Насколько сильно параллельный импорт повлиял на рост выпуска автомобилей оценить сложно, но он, безусловно, облегчил трудности с поставками комплектующих.

Изменения наблюдаются и в структуре продаж автомобилей. По итогам 2021 года продажи автомобилей (легковых и легковых коммерческих) составили 1552228 шт. Распределение по странам-производителям автомобильных брендов, которые были проданы в России за 2021 год, отражено на рисунке 3.

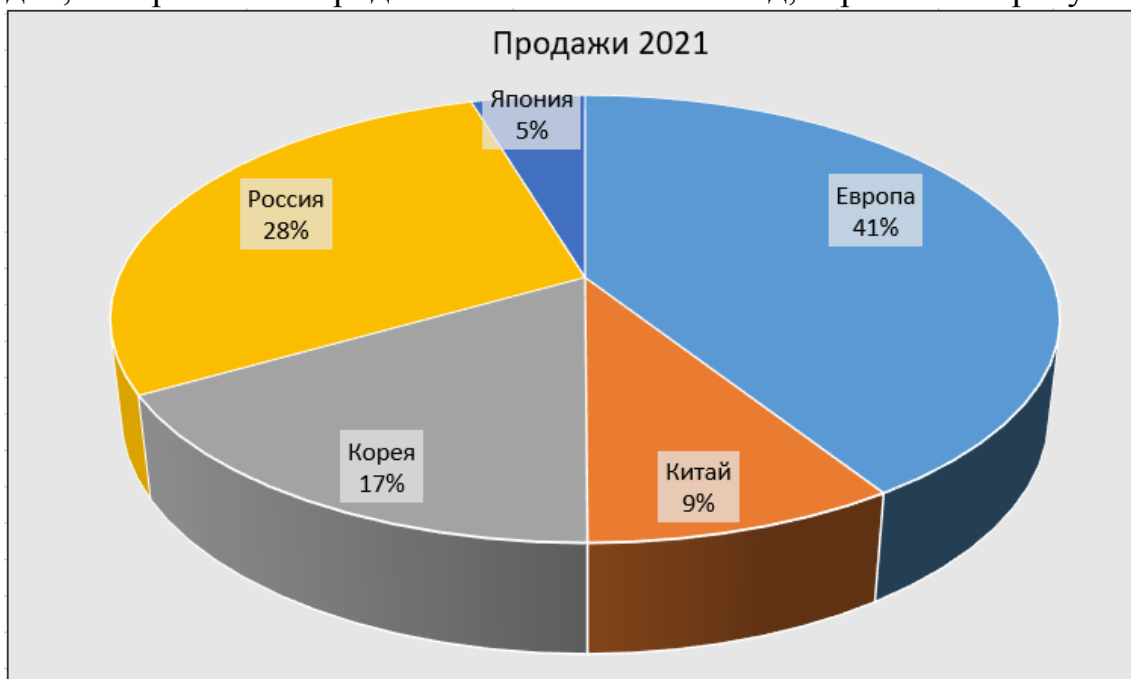


Рисунок 3 – Распределение продаж легковых автомобилей в России за 2021 год. В процентном соотношении указана родина бренда [Составлено по: 5]

Из диаграммы можно заметить, что на рынке существенно преобладает по продажам автомобили Европейских брендов, но примерно треть продаж приходилась на производителей из России.

За 2022 год структура несколько иная. Общие продажи автомобилей по сравнению с 2021 годом сократились на 58,8% и составили 687 370 автомобилей, следует из отчета Ассоциации Европейского Бизнеса.[4]

Продажи автомобилей европейских брендов сократились до 25% рынка. А вот производители из России и Китая продали автомобилей на 37 и 22 процента рынка соответственно. При этом суммарное количество проданных автомобилей китайских брендов увеличилось с 110 тыс.шт. в 2021 году до 115 тыс.шт. в 2022 году. Автомобильные бренды из Китая не объявляли об «ухуде» с российского рынка, и они не испытывают трудностей с поставками комплектующих, возможно, это и помогло им удержать цены на прежнем уровне и избежать дефицита автомобилей. Распределение продаж за 2022 год приведено на рисунке 4.

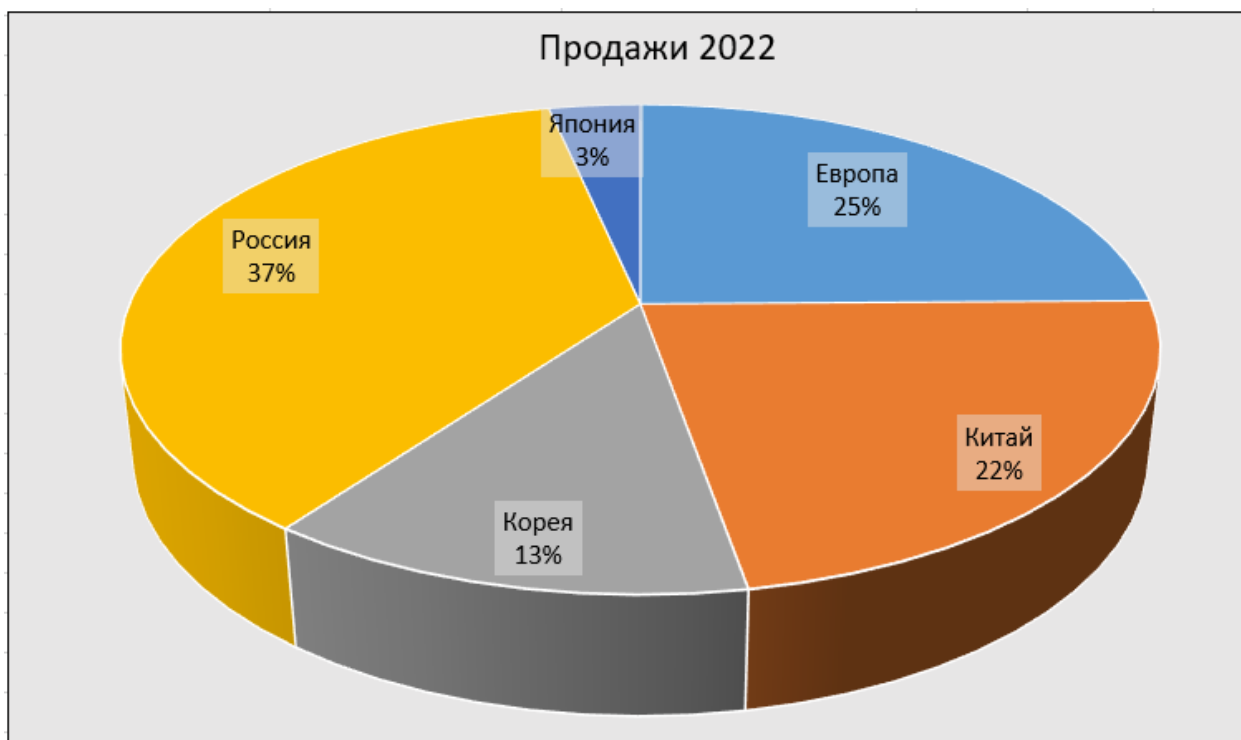


Рисунок 4 – Распределение продаж легковых автомобилей в России за 2022 год. В процентном соотношении указана родина бренда [Составлено по: 5]

Возможными причинами снижения количества продаж можно считать:

- экономическую неопределенность;
- возросшую стоимость на автомобили;
- неопределенность потенциальных покупателей в возможности поставки запчастей и комплектующих в условиях санкций;
- снижение производства автомобилей и, как следствие, их количества.

Ситуацию, которая сложилась на российском автомобильном рынке, нельзя назвать простой. Некоторые автомобильные заводы тех брендов, которые объявили об уходе с российского рынка полностью остановлены, выпуск автомобилей на них остановлен, оборудование находится в простое. На некоторых заводах налажено или будет налажено производство автомобилей китайских брендов. По заявлениям руководства тех автомобильных брендов, которые объявили об уходе или приостановке производства в России в ближайшей перспективе возобновления производства не планируется. Часть брендов начали процедуру частичной или полной продажи своих активов и производств новым покупателям. Общая тенденция к снижению объемов производства и сокращения рынка в целом содержит в себе ряд последствий.

Во-первых, те инвестиции, которые были вложены иностранными брендами в развитие российского автомобильного рынка либо полностью, либо частично потеряны.

Во-вторых, репутация российского рынка перед иностранными инвесторами снижена и впоследствии будет сопровождаться крайне высокими

экономическими, политическими и репутационными рисками. К таким рискам можно отнести риск попадания под вторичные санкции в случае ведения бизнеса в России.

В-третьих, уход иностранных компаний с российского рынка ставит под удар дальнейшее технологическое развитие автомобилестроительной отрасли в целом.

В-четвёртых, в дальнейшей перспективе имеется риск сокращения штата сотрудников на остановленных предприятиях, дабы минимизировать затраты, связанные с простым предприятий.

В-пятых, переориентация автомобилестроительной отрасли в сторону китайских брендов и замещения ими ушедших европейских, американских, корейских и японских производителей может поставить российский рынок в зависимость от взаимоотношения с Китаем.

В-шестых, это может вызвать трудности с поставками запчастей к уже имеющимся на российском рынке автомобилям европейских, японских, американских и корейских брендов, которых на данный момент в России существенное количество. Новые поставки запчастей будут либо частично, либо полностью поставляться из-за рубежа посредством параллельного импорта, что в свою очередь отразится на цене этих запчастей и комплектующих.

В качестве выхода из сложившейся ситуации должны быть приняты меры по восстановлению и улучшению экономического, политического и инвестиционного климата, чтобы вызвать у ушедших брендов желание вернуться на российский рынок, восстановить производство новых моделей и инвестирование в развитие автомобилестроения России. Основная причина ухода производителей – политическая и экономическая нестабильность и наложенные со стороны западных стран санкции. Снятие санкций с России положит начало в восстановлении рынка до прежних объемов и обеспечит приток инвестиционного капитала в страну. На данный момент рынок находится в состоянии неопределенности. Оставшиеся на нём иностранные бренды испытывают трудности с поставками комплектующих и взаиморасчётами, а также с логистикой. Восстановление производства автомобилей и их продаж может произойти в условиях стабильного экономического и политического климата, а также скоординированных действий государства и представителей отрасли. Возможно создание координационного органа, который бы контролировал ситуацию в отрасли и при необходимости принимал меры помощи областям рынка.

Со стороны государства для поддержки отрасли могут быть предприняты такие меры, как:

- Разработка специальных таможенных режимов, под которые бы попадали автомобили ушедших брендов и запчасти к тем автомобилям, которые сейчас эксплуатируются гражданами.

- Льготные условия налогообложения для отечественных производителей и тех автомобильных компаний, которые ведут деятельность на территории России.
- Субсидирование российских компаний для выкупа активов и предприятий ушедших компаний.
- Инвестирование в отечественные автомобилестроительные компании, создание особых экономических зон для их производств.
- Финансирование НИОКР и технологических компаний для создания технологической и научной базы для организации производств микрокомпонентов и других жизненно важных для отрасли комплектующих.
- Поддержка сотрудников, которые были задействованы в работе на заводах ушедших компаний и организация для них новых рабочих мест с целью сохранения их навыков и опыта работы в иностранных компаниях и на высокотехнологичном оборудовании.
- Помощь в выстраивании международной логистической инфраструктуры для обеспечения бесперебойности поставок комплектующих и запчастей на российский рынок.
- Система льгот и налоговых послаблений для инвесторов, которые инвестируют свой капитал в отечественное автомобилестроение.
- Разработка систем льготного автокредитования.

Выводы. Подводя итог, можно сказать, что ситуация, сложившаяся на российском рынке автомобилестроения, является непростой, но не критичной. Наличие отечественных производителей, импорт автомобилей из Китая и других дружественных нам стран, параллельный импорт и организация производств автомобилей других автомобильных брендов на предприятиях ушедших производителей, позволят снизить дефицит автомобилей и комплектующих. Рыночная экономика России позволит отрасли подстроиться под стремительно меняющиеся условия. Для того, чтобы этот процесс прошел максимально быстро и эффективно, создание координационного органа, который бы контролировал ситуацию в отрасли и при необходимости принимал меры помощи областям рынка.

В этих условиях можно будет говорить о том, что в дальнейшей перспективе удастся восстановить объемы производства и продаж как минимум до уровня 2021 года, а также снизить цены на автомобили, предоставив возможность гражданам покупать автомобили по более выгодной цене.

Список литературы:

1. ВЦИОМ. Автомобилизация России: мониторинг [Электронный ресурс]. // URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtomobilizacija-rossii-monitoring> (Дата обращения: 10.03.2023)
2. Российская автомобильная индустрия в период пандемии COVID-19 // Вопросы студенческой науки Выпуск №4 (56). 2021. С.287-294.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.05.2022 № 855 "Об утверждении Правил применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия" [Электронный ресурс]. // URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205130025?index=3&rangeSize=1> (Дата обращения: 12.03.2023)
4. Производство основных видов продукции в натуральном выражении (оперативные данные), 2022 год, Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. // URL: https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial . (Дата обращения: 14.03.2023)
5. Ассоциация Европейского Бизнеса. Пресс-релиз 12 января 2023. 2023. С.3-5.

References

1. VCIOM. Motorization of Russia: monitoring [Electronic resource]. // URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtomobilizacija-rossii-monitoring> (Date of access: 03/10/2023).
2. The Russian automotive industry during the COVID-19 pandemic // Issues of student science Issue No. 4 (56). 2021. pp.287-294.
3. Decree of the Government of the Russian Federation of 05/12/2022 No. 855 "On approval of the Rules for the application of mandatory requirements for individual wheeled vehicles and assessing their compliance" [Electronic resource]. // URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202205130025?index=3&rangeSize=1> (Date of access: 03/12/2023)
4. Production of main types of products in physical terms (operational data), 2022, Federal State Statistics Service [Electronic resource]. // URL: https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial. (Accessed: 03/14/2023)
5. Association of European Businesses. Press release January 12, 2023. 2023. pp.3-5.

Сведения об авторах

Дегтярева Ирина Викторовна, доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой экономической теории ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий» (УУНиТ). E-mail: degtyareva.iv@ugatu.su, тел. 8-917341-53-49. ORCID 0000-0002-1250-1684

Косаткин Кирилл Владиславович, магистрант кафедры экономической теории, ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий» (УУНиТ). E-mail: kirill.kosatkin@mail.ru

© Дегтярева И.В., Косаткин К.В.