

DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2022.3(44).49-56
УДК 629.113:339.5.053.7
JEL F23, L52, L62, M20



ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

ИМПОРТ АВТОКОМПОНЕНТОВ КАК ФАКТОР ЛАБИЛЬНОСТИ РЫНКА АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

И.В. Капустина, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия
К.А. Григорьева, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. Современное положение России в системе мирохозяйственных связей, характеризующееся стремительной политической и экономической изоляцией на международной арене, придя на смену продолжительного курса страны с ориентацией на углубление интеграционных связей, ставит новые задачи перед отечественной экономикой. Так, вопрос дальнейшего функционирования отраслей промышленности с высоким уровнем импортозависимости, в частности автомобилестроения, остается не только неразрешенным, но ключевым с точки зрения его дальнейшего существования. В действительности, даже в сравнительно благоприятных условиях для повышения национальной безопасности в секторе автомобилестроения, деятельность по сокращению разрыва в материальной гарантированности автокомпонентами отечественного производства по сравнению с мировой практикой не принесла значительных результатов, а лишь приобрела поверхностный характер. Исходя из этого, особый научный и практический интерес представляет реальная оценка необходимости импорта в секторе отечественного автопрома и исследование настоящих условий и перспектив адаптации отрасли к вызовам современности. В процессе работы будет дана качественная и количественная характеристика состояния отрасли с опорой на динамику рыночной конъюнктуры, проанализированы факторы и предпосылки, тормозящие уровень ее самообеспеченности. В качестве актуальной основы исследования выступит анализ санкционного давления, распространяющегося на деятельность российской автомобильной промышленности, а также влияния релевантных тенденций на глобальном уровне на развитие отрасли. Посредством абстрактно-логического и экономико-математического методов будет определена причинно-следственная связь отставания темпов повышения локализации производства в России и возможности ее инфраструктурного и институционального развития в современных условиях.

Ключевые слова: автокомпоненты, автомобильная промышленность, государственное регулирование, импорт, импортозависимость, локализация производства, пандемия COVID-19, санкции, экономический кризис

Для цитирования: Капустина И.В., Григорьева К.А. Импорт автокомпонентов как фактор лабильности рынка автомобилестроения // BENEFICIUM. 2022. № 3(44). С. 49-56. DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2022.3(44).49-56

ORIGINAL PAPER

IMPORT OF AUTOMOTIVE COMPONENTS AS A FACTOR OF THE AUTOMOTIVE MARKET LABILITY

I.V. Kapustina, Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University, Saint Petersburg, Russia
K.A. Grigoreva, Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University, Saint Petersburg, Russia

Abstract. The present position of Russia in the system of world economic relations is characterized by the rapid political and economic isolation of the country in the international arena and is coming to replace the long-lasting course of the country focused on deep integration ties and consequently posing new challenges to the domestic economy. Therefore, the issue of further functioning of industries with a high level of import dependence, the automotive industry in particular, remains not only unresolved, but also primary in terms of its further existence. Eventually, even in a relatively favorable environment for national security improvement in the abovementioned sector, the activity aimed at the gap reduce in the material assurance of domestic automotive components has not brought significant results compared with the global practice. It has only become superficial. On balance, the real estimation of import necessity in the sector of Russian automobile industry and the research of present conditions and perspectives regarding the adaptation of branch to challenges of modernity are of special scientific and practical interest. In the process of work, a qualitative and quantitative characteristic of a condition of the field will be given with the reliance on market conjuncture dynamics as well as the factors and the preconditions breaking a level of its self-sufficiency will be analyzed. The analysis of the sanctions pressure spreading on the Russian automotive industry activities, as well as the impact of relevant trends at the global level on its development will serve as the actual basis of the research. Furthermore, the cause-and-effect relationship between the gap in the rate of increase in production localization in Russia and the possibility of its infrastructural and institutional development in modern conditions will be determined by means of abstract-logical and economic-mathematical methods.

Keywords: automotive components, automotive industry, government regulation, imports, import dependence, production localization, COVID-19 pandemic, sanctions, economic crisis

For citation: Kapustina I.V., Grigoreva K.A. Import of Automotive Components as a Factor of the Automotive Market Lability // BENEFICIUM. 2022. Vol. 3(44). Pp. 49-56. (In Russ.). DOI: 10.34680/BENEFICIUM.2022.3(44).49-56

Введение

Отрасль автомобилестроения традиционно выступает в качестве стратегически важного социально-экономического направления машиностроения, поскольку отличается значительными объемами продукции высокой технической сложности и генерирует высокую добавленную стоимость в совокупности с глубокой интегрированностью в иные сферы промышленности (50% мирового потребления нефти и резины, 25% использования продуктов стекольной промышленности и 20% потребления стали [1]), а также быстрой оборачиваемостью капиталов, что характеризует отрасль как важный рычаг развития и отечественных, и межгосударственных товарно-денежных отношений, а также массовый источник занятости [2]. Так, согласно мировому опыту, на одного занятого в сегменте автомобилестроения приходится около 10 рабочих мест с учетом сегментов: авторитейл, техническое обслуживание и ремонт. При обособленном рассмотрении российского рынка автомобилестроения наблюдается ряд негативных тенденций, заключающихся в низких производственных объемах, ограниченной ориентации на внутренний рынок и высокой зависимости от импорта широкого спектра автомобильных запчастей и компонентов. Исследованию данных факторов посвящен ряд научных трудов М.А. Шушкина [3], где детально специфицирована наблюдаемая с начала 2010-х гг. деиндустриализация автопрома, а также работы Я.А. Закревской и А.С. Неуструевой [2], подчеркнувшие отсутствие успехов сформированной стратегической альтернативы «отверточного производства». Согласно Л.И. Журовой и И.Н. Краковской [4], ситуация также усложняется косвенным и малоэффективным влиянием мер государственной поддержки отрасли в кризисные периоды и стимулирования отечественного производства компонентов. Разрушающее же влияние вышеизложенных факторов в совокупности с новыми барьерами, сформировавшимися на фоне спецоперации по демилитаризации и денацификации Украины, получило ускоренную силу, что ставит под угрозу исчезновения важнейшей отрасли российского хозяйства. Поэтому, целью данного исследования выступает формирование объективной картины возможности функционирования отрасли в условиях ограниченности (отсутствия) импорта. Объектом, в данном ключе, выступит импортная деятельность автомобильных заводов России по ввозу автокомпонентов для использования в промышленных целях. Исходя из этого, были поставлены следующие задачи:

- 1) охарактеризовать влияние мировых кризисов на развитие автомобильной промышленности в Российской Федерации;
- 2) произвести анализ уровня локализации производимых автомобилей и ключевых факторов влияния и зависимости;
- 3) дать оценку необходимости и перспектив импорта согласно настоящей повестке дня.

В исследовании использовалась официальная национальная статистика, статистические данные международных организаций, данные аналитических агентств, публичная отчетность автомобильных корпораций, а также нормативно-правовые акты, регулирующие развитие российского автомобилестроения. Для проведения исследования были также задействованы такие методы как монографический, абстрактно-логический, расчетно-конструктивный, экономико-математический и метод статистического анализа.

По данным Международного валютного фонда, только за 2018 г. доля автомобильного производства составила примерно 6% от общемирового ВВП и 8% глобальной торговли, что, в свою очередь, говорит о высокой степени влияния сектора на результативность международной экономики. При этом при рассмотрении российского рынка автомобилестроения в динамике выясняется характерная нестабильность объемов производства. Так, в период 2009-2017 гг. отрасль демонстрировала уверенный поступательный рост в среднем на 4% от года к году, несмотря на падение доли в мировом спросе на конечную автомобильную продукцию с 2.4% до 1.4%, наблюдаемое в течение 2000-2014 гг. [5], во многом благодаря благоприятной государственной промышленной политике, эффективной институциональной среде, развитию консолидации отрасли и притоку иностранных инвестиций в передовых регионах производства. Однако, введенная в сентябре 2018 г. на территории Европейского Союза новая «Гармонизированная процедура испытаний легкового транспорта» («WLTP») [6], направленная на измерение расхода топлива и выбросов токсичных компонентов, внесла свои коррективы, что привело и к падению спроса на новые машины последних четырех месяцев 2018 г., и к нулевой динамике по итогам года. Отрицательная динамика 2019 г. (-4,4 % в сравнении с 2018 г.) была обусловлена, в частности, торможением экономического роста и торговыми спорами Китайской Народной Республики с США [7], а также массовым введением экологических стандартов для производителей. Глобальное сокращение производств и логистические проблемы, вызванные вспышкой коронавирусной инфекции в 2020 г., также предопределили низкий спрос на автомобильную продукцию.

Помимо этого, события подтолкнули к сворачиванию многих альянсовых проектов. Примером выступает остановка проекта совместного предприятия «Mazda-Toyota» стоимостью 1.6 млрд. долл. США и проекта «Ford Motor Co.» стоимостью 740 млн. долл. США по реконструкции старого железнодорожного вокзала. В совокупности со снижением финансовых возможностей населения усилился ранее намеченный понижательный тренд (падение на 17% в 2020 г.).

Несмотря на некоторый восстановительный рост в 2021 г. (на 3.6%), положительных прогнозов на 2022 г. также не ожидается (7 млн. машин за январь-март при 21 млн. за аналогичный период 2021 г.) - в связи с глобальным дефицитом на рынке полупроводников, а также ведущейся с марта 2022 г. жесткой санкционной политикой против Российской Федерации, несущей всесторонний характер. Другими словами, характерная для отрасли автомобилестроения, в особенности в Европе и Азии, тенденция по ежегодному перепроизводству (мировой объем производства опережал объем продаж на 2-3 млн. ед. в период 2005-2019 гг.) сменилась на заметный дефицит предложения, который хоть и компенсируется в определенной степени ускорением роста цен на конечные автомобили, но не позволяет в полной мере удовлетворить потребительский спрос [4].

С точки зрения географической структуры производства устоявшимися флагманами индустрии выступают Китай, США, Япония, Индия и Южная Корея, совокупная производительность которых эквивалентна 36% от общемировых объемов, когда на ЕС в сумме приходится около 46%, в частности на страны Западной Европы. Преобладающий удельный вес азиатских

стран в больше мере обусловлен локализацией производств на крупнейших рынках сбыта (Китай, США), и ориентацией на беспрецедентное качество, а не на передовую многофункциональность при сравнительно недорогих и широкодоступных автозапчастях, изготовление которых также сконцентрировано в «домашнем» регионе. В свою очередь фактором высокой конкурентоспособности европейского автопрома выступает фокус не на долговечности автокомпонентов, а на первоклассном электронном оснащении автомобилей (RCA АЕВ, система удержания полосы движения, системы адаптированного управления фарами и т.д.), имплементированном практически во все современных моделях марок «Volkswagen», «Mercedes», «Audi», что отвечает требованиям автомобильной культуры потребления.

Согласно статистическим исследованиям автомобильного журнала «Авторевю» за 2021 г., брендами-лидерами по числу проданных автомобилей мира являются «Toyota» (7.35 млн.), «Volkswagen» (4.57 млн.), «Honda» (4.13 млн.), «Ford» (3.07 млн.), «Hyundai» (3.37 млн.), «Nissan» (3.16 млн.) [8]. Сложившаяся ситуация поддерживается смещением спроса потребителя в сторону долгосрочного качества, а не инноваций, что может быть также приурочено к изменению покупательского поведения в связи с повысившейся неуверенностью в постоянстве доходов и склонностью к сбережению средств на фоне COVID-19.

Говоря о состоянии российского рынка автомобилестроения, на данный момент он представлен как сборочными заводами с иностранным капиталом, так и отечественными предприятиями по производству легковых автомобилей брендов: «Hyundai» / «KIA», «Volkswagen», «Škoda», «АвтоВАЗ-Renault-Nissan-Mitsubishi», «Stellantis» («Peugeot», «Citroen»), «ГАЗ», «Toyota», «Haval» «Mazda» и сборщиком на контрактной основе «Автотор» [9]. Доля сектора автомобилестроения в совокупном ВВП по состоянию на 2019 г. составила 0.4%, где около 70% в структуре производства составляют иномарки. В количественном же отношении в выпуске отрасли преобладают легковые автомобили, тогда как на все прочие виды автотранспорта в совокупности приходится менее 12%.

Что касается переоценки вклада российского автопрома в развитие индустрии на глобальном уровне, то в соответствии с данными Международной организации по производству автомобилей («OICA»), в период 2018-2020 гг. доля России в мировом производстве автомобилей варьировалась в районе 1.9%, что, учитывая отставание Российской Федерации не только от мировых лидеров по производству, таких как Китай, США и Япония, но и стран Латинской Америки (Бразилия, Мексика), характеризует его как устойчиво низкий.

Если обособленно рассматривать отечественные марки автомобилей, то они отличаются заметно более низкой конкурентоспособностью с точки зрения качества, компенсируемой лишь низкой ценой. Именно поэтому важнейшим направлением роста отечественного автопрома стала интеграция российских компаний в систему международного индустриального сотрудничества на базе альянсов («Nissan-Renault-АвтоВАЗ», «Газ-Škoda». «Sollers-Ford», «KAMAZ-Daimler»). Однако, несмотря на наличие широких перспектив развития [10] по сокращению технологического отставания, привлечения иностранных инвестиций и снижения барьеров для входа на новые рын-

ки производства и сбыта, стратегии российских производств ограничиваются ролью сборочного производства полного цикла, ориентированного на национальный рынок с использованием автокомплектов импортного происхождения. Сложившееся положение вещей не способствует развитию собственных технологических разработок и построению производственно-инновационных сетей с поставщиками автокомпонентов [11], что и предупреждает бурный рост экспортного потенциала отечественного автопрома.

В целом, состояние отрасли в течение 2010-х гг. характеризовалось усилением позиций, что обусловлено, в первую очередь, поворотом государственной политики в сторону организации полномасштабной промышленной сборки автомобилей иностранных марок в России [12]. При этом нельзя не отметить высокую волатильность рынка российского автопрома: после продемонстрированного в 2013 г. «пикового» роста, на протяжении 2014-2016 гг. выпуск легковых автомобилей в стране снижался, затем в 2017-2018 гг. вновь вырос, а 2019 г. снова показал пусть и сравнительно небольшой, но спад. Тенденции же 2020 г. подвергли отрасль к снижению на 25% по сравнению с предыдущим годом, обнажив существенные проблемы отечественного автомобилестроения, в частности, жесткость цепочек поставок и зависимость от импорта и мер поддержки, что хоть и сопровождалось интенсивным развитием рынка каршеринга [13] и государственной поддержкой в сфере кредитной и лизинговой схем продаж (программы *льготного кредитования* «Первый автомобиль», «Семейный автомобиль», «Медработник» и т.д.), но несоизмеримо усугублялось за счет снижения реальных располагаемых доходов населения и вытекающим критическим снижением спроса, в особенности на автомобили экономичного и среднего сегмента, что поддерживает сложившуюся ориентацию российского автопрома на внутренний рынок. При этом отложенный спрос не поспособствовал восстановлению рынка на протяжении 2021 г., снизив объемы еще на 2.1%, причиной чему также стал глобальный дефицит микроэлектроники.

Помимо этого, отрасль в течение длительного периода характеризуется низким уровнем использования среднегодовых производственных мощностей, варьирующимся в пределах от 47% до 51% за период 2017-2020 гг. и позволяющим выпускать около 2.7 млн. легковых автомобилей в год, низкими объемами производства, относительной ограниченностью выпускаемого модельного ряда, сравнительно высокой зависимостью от импорта комплектующих и курса твердых валют по отношению к рублю.

Реалии же начала 2022 г. внесли высокую неопределенность в будущее российского автопрома в целом: введение антироссийских санкций со стороны ЕС и США по причине развертывания специальной операции по демилитаризации и денацификации Украины. Многие иностранные производители прекратили импорт ряда не собираемых на территории России моделей автомобилей, а российские заводы если не ушли с рынка, то приостановили процесс производства на неопределенный срок, что, в первую очередь, является не инструментом давления со стороны Запада, а порождено глобальным дефицитом поставок сырья и комплектующих, отказом логистических компаний предоставлять транспортные услуги в Российской Федерации и непредсказуемостью курса рубля.

В действительности, учитывая факт высокой валютной составляющей в себестоимости производимых в России автомобилей, значительного влияния уровня инфляции и цен на бензин и, в тоже время, очевидного преддефолтного состояния российской экономики, это несет огромный риск неконкурентоспособности новых машин, стоимость которых также находится в некоторой корреляции с ценами на нефть референтной марки «Brent».

По состоянию на середину марта среднее подорожание в связи с перерасчетом по курсу доллара к рублю составляет 24.3%, что вызвано отсутствием уверенности в возобновлении поставок и соответственным желанием продажи хранящихся на складе автомобилей с максимальной маржинальностью («Toyota» 28%, «BMW» 32%, «Nissan» 25%, «Volkswagen» 24%, «Hyundai» 21%, «Lada» 15% и т.д.).

По прогнозам С. Власова, эксперта маркетплейса «Банкавто» [14], «среднестатистический россиянин столкнется с банальной финансовой невозможностью приобрести новое авто даже в кредит» (на фоне ужесточения денежно-кредитной политики Центрального Банка растут и ставки по автокредитам), что, в свою очередь, делает продолжение и сохранение прежнего режима работы автомобильных заводов нерентабельным.

Ограничения же в финансовом секторе предельно затрудняют расчеты со всеми зарубежными контрагентами, при этом ситуация коснется не только взаиморасчетов с западными компаниями, а абсолютно со всеми, и странами СНГ в том числе, поскольку денежные проводки в долларах, как правило, осуществляются через европейские счета.

Кроме того, учитывая факт многоуровневой конвертации через твердые валюты даже в случае расчетов между рублем и юанем, к примеру, галопирующие темпы инфляции в России удорожают транзакции, что неизбежно поднимает стоимость конечного автомобиля.

Нельзя также абстрагироваться и от влияния заморозки активов банков («Открытие», «ВТБ», «Сбербанк» и др.), где с высокой вероятностью содержится часть капитала автопроизводителей и автодилеров. Более того, согласно настоящей повестке дня *Евро-союз* ввел запрет на государственное финансирование торговли с Россией или инвестиций в страну, что предполагает блокировку 50% высокотехнологичного экспорта в Россию. В особенности это несет риск для отечественной отрасли черной металлургии, энергетического сектора и автопрома и означает отсутствие доступа к новым технологиям в сфере ИТ, в приборостроении и станкостроении и прочим чувствительным областям экономики. Ограничение или полный запрет на поставки высокотехнологичной продукции ударит по большинству моделей автомобилей, собираемых в России, где поиск замены на ключевые позиции либо крайне сложен, либо невозможен. Так, выпуск автомобилей может быть осуществлен с ограниченным функционалом в условиях отсутствия радаров-детекторов, электронных систем помощи водителю или мультимедийных компонентов, однако без электронной системы стабилизации, компонентов системы торможения и систем активной безопасности если не будет противоречить проектно-техническим нормам Российской Федерации, то сделает функционирование отрасли невозможным на неопределенный срок.

Следовательно, даже в случае продолжения работы заводов новые модели автомобилей и комплек-

тующих с большой вероятностью не будут поступать в продажу. Основные же модификации будут ограничиваться лишь рестайлингом. Примером такого возможного сценария выступает отечественная «копейка» ВАЗ-2101, обновленная до ВАЗ-2107 [15].

Запрет на ввоз из европейских стран в Российскую Федерацию предметов роскоши совокупной стоимостью более 300 евро за единицу, введенный в рамках четвертого пакета санкций, распространяет и ограничение на транспортные средства, за исключением машин скорой помощи, для перевозки людей по земле, воздуху или воде стоимостью свыше 50 тыс. евро, а также запчасти к ним, что переопределяет стагнацию автомобильного рынка на ближайшую перспективу и подкрепляется прямым отказом некоторых производителей временно осуществлять поставки на территорию Российской Федерации («BMW», «Mercedes-Benz», «WAG», «Jaguar Land Rover», «Volvo», «General Motors» и т.д.).

В данном ключе справедливо будет отметить, что ни одна из упомянутых иностранных компаний пока не заявляла о полном уходе с российского рынка и лишь ввела режим простоя или ограниченного выпуска, что обуславливается перспективностью автомобильного рынка с точки зрения продаж и внушительным вложениям в производство в России. По данным исследования руководителя немецкого Center of Automotive Management («САМ») доктора Ш. Братцеля, в случае ухода из России концерна «Hyundai-Kia» и альянса «Renault-Nissan-Mitsubishi», компании внушительным образом пострадают [16], что позволяет предположить о продолжении их работы.

В сложившейся ситуации большая надежда возлагается и на производителей из Китая — как по поставке качественных комплектующих, так и по продаже готовых авто («Haval», «Chery», «Geely»), которые имеют производственные и финансовые мощности и потенциал заполнить рыночный вакуум.

Специфика «отверточного производства», ставшая альтернативной стратегией России с 2005-2006 гг. по причине глубокого национального технологического отставания отрасли, подразумевает ввоз основной массы необходимых автокомпонентов из-за рубежа, т.е. концентрация добавленной стоимости при производстве автомобиля на территории России сосредоточена в зарубежных холдингах. При этом в целях реализации протекционистских мер отечественных производителей автокомпонентов и в то же время развития отрасли были сформированы взаимовыгодные как для инвестирующих, так и для принимающих сторон положения о «Промсборке», предлагавшие льготы для зарубежных автомобилестроительных компаний, успешно локализуемым производством деталей и компонентов [3].

Требования первого способа промышленной сборки были относительно лояльными с целью привлечения иностранных производителей к строительству заводов на территории Российской Федерации. Согласно первому уровню промышленной сборки перед производителями вставали требования по удовлетворению объемов производства, эквивалентным 25000 шт. в год, а также уровню локализации запчастей равному 30%, за что компании, в свою очередь, приобретали право льготного таможенного импорта комплектующих для сборки машин (это была ставка от 0% до 5% вместо 15% в среднем), субсидии, налоговые льготы (частичное или полное обнуление налога на имущество и т.д.) и могли принимать участие в госу-

дарственных программах по поддержке продаж (утилизация, «trade-in», льготное автокредитование и лизинг).

В 2012 г. главный регулятор отрасли в России - Минпромторг - вышел на второй этап сборочного проекта. Чтобы сохранить прежние льготы, иностранным производителям предлагалось создать мощности на 300-350 тыс. автомобилей в год, при этом требовалось довести локализацию до 60% [17]. Кроме того, автомобильные компании должны были построить в России заводы для производства двигателей и трансмиссий, а также создать исследовательские центры. Этот процесс схож с формированием автомобильной промышленности в Китае. Для решения этой задачи иностранные компании стали объединяться в промышленные союзы с российскими компаниями упомянутые ранее. Для иностранных производителей это обеспечило соблюдение требований локализации, а для российских автопроизводителей и их поставщиков - включение в глобальные производственные цепочки, что соотносится с проблемой, обозначенной в Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642.

Исходя из кризиса 2014 г. и закрытия пласта отечественных предприятий, позволявших российским заводам обеспечивать регламентируемый уровень локализации, льготы на импорт были сохранены, однако дальнейшее углубление производственных циклов фактически остановилось [18]. В 2016 г. была введена и действует по настоящее время более точечная и индивидуальная модель привязки льгот для автомобильных заводов к уровню оснащения компонентами российских поставщиков. Новый режим базируется на специальных инвестиционных контрактах (далее СПИКи) и реализуется посредством закрепления за каждым отдельным автопроизводителем ряда обязательств по достижению необходимого уровня локализации исходя из учета затрат: стоимости технологий и патентов, услуг, накладных расходов, рекламы и налогов и т.д. При этом они, как правило, социально направлены в региональном разрезе и концептуально относятся к инструментам стимулирования экспортной деятельности [19]. Помимо этого, в 2021 году вступила в силу государственная программа, нацеленная на развитие отрасли отечественного автомобильного производства при поддержке Фонда развития промышленности, в рамках которой отечественным производителям предоставлялись займы под 1 % и 3 % годовых, а также софинансирования на грантовой основе проектов по производству компонентов для автомобилей в размере около 30% от общей стоимости инвестиций в каждый проект. Однако, выделенных из госбюджета средств оказалось далеко недостаточно, что частично заморозило проекты и подчеркнуло необходимость проработки механизмов дополнительной поддержки производства автокомпонентов.

Так, несмотря на предпринимаемые меры и значительный потенциал рыночного роста, отечественная отрасль производства автокомпонентов развивается критически медленно, а подавляющее большинство российских производителей не могут догнать мировых лидеров автопрома с точки зрения автономности, уровня технологического развития, стандартизации, управления качеством, сертификации (ISO 9000,

ISO/TU 16949 и ISO 14000, экологических стандартов, эффективности взаимодействия с производителем, а также гибкости производства и реализации политики по постоянному снижению издержек. При этом входные барьеры на первичном рынке автокомпонентов критически высоки, поскольку иностранные автоконцерны придерживаются поставщиков с проверенными временем устойчивыми взаимоотношениями, например, «Bosch», «Denso», «Valeo», «ZF Friedrichshafen AG.», «Aisin» (как правило, по каждой позиции существует порядка 5 крупных мировых поставщиков, которые делят от 70% до 90% доли рынка).

Сложившееся ситуация также подтверждается экспертным опросом консалтинговой компании «Стратегика», посвященным вопросам мотивации иностранных компаний к локализации производства автокомпонентов на территории Российской Федерации. Так, по причине неблагоприятного экономического окружения, в частности непрогнозируемого ценового поведения естественных и сырьевых монополий; высокой стоимости краткосрочных заемных средств в России; фактического отсутствия на российских предприятиях добывающей и перерабатывающей промышленности технологий производства некоторых видов высокотехнологичного сырья и материалов или нежелания развивать их, а также активного влияния макроэкономических и политических факторов на финансово-хозяйственную деятельность организаций, сформировался низкий уровень привлекательности глубокой локализации.

Помимо этого, проблема заключается в дефиците электроники, резинотехнических изделий и пластмасс. Развитие данной сферы в РФ также усложняется отсутствием у производителей необходимых сертификатов для производства ряда автокомплетирующих. Таким образом, на настоящий момент реальная сторона вопроса показывает сравнительно низкую степень локализации, которая обеспечивается за счет производства компонентов, не требующих высокой производственной квалификации (в производстве: шины, стекла, штампованные пластиковые детали, крепеж; из операций: крупноузловая сборка, сварка и окраска). Локализация производства сложнотехнологических компонентов кажется не рациональной с точки зрения выгоды (в том числе за счет демпинговой ценовой стратегии на автокомплетирующие Китая) и не предпочтительной для зарубежных компаний: для окупаемости таких крупных инвестиций требуются большие объемы производства, которые на данный момент не обеспечиваются релевантным спросом на российском рынке. Что и подтверждается результатами Минпромторга за 2021 г. в рамках новой методики оценки соответствия колесных транспортных средств требованиям 719-го постановления правительства («О критериях отнесения к промышленной продукции, произведенной в РФ»), в котором были подсчитаны уровни локализации всех моделей легковых автомобилей (от 1 до 8800 баллов) [20], произведенных на территории страны в 2020 г. Так, по словам руководителя «АСМ Холдинга» А. Ковригина, «в среднем локализация производства иномарок в России не превышает 40%. Это нельзя назвать автомобильной промышленностью. За время работы промышленности не удалось привлечь производителей компонентов в Россию и обеспечить российским компаниям компетенции в сфере современных технологий» [21].

В данном ключе нельзя нивелировать фактор отсутствия производства определенных компонентов на

российском рынке. Так, одной из основных причин глобального продолжающегося на сегодняшний день падения объемов производства стал дефицит полупроводников, повсеместно используемых, начиная от систем запуска и торможения до систем помощи водителю и мультимедиа, чему способствовало влияние пандемии (сбои в процессе производства) и смещение мирового потребительского спроса в сторону бытовой электроники, компьютеров и медицинского оборудования в 2020 г. Основная проблема заключается в продолжительности производства микросхем, которая варьируется от 6-12 месяцев, что несоизмеримо при средних объемах производства российских автомобильных заводов в размере 300 автомобилей в день. Разработка же чипов сосредоточена в руках крупных производителей, таких как «Apple», «Qualcomm» или «Nvidia», а производство - в литейных компаниях мирового уровня («TSMC», «Samsung», «Intel Corp.»). Проблема также усложняется текущим прекращением экспорта неона, как основного компонента производства микросхем из Украины, ранее поставлявшей около половины общемирового объема газа, а также фактом производства «импортозамещающих» процессоров, таких как «Эльбрус» и «Байкал», которые производятся на тайваньском заводе «TSMC». В действительности, на сегодняшний день Россия не располагает соответствующим промышленным высокотехнологичным оборудованием (в Зеленограде могут выпускать процессоры по технологии 130 нанометров, что соответствует уровню примерно 15-летней давности) [22]. Несмотря на опубликованный в паспорте «дорожной карты» госкорпорации «Ростех» амбициозный проект по созданию отечественного производства полупроводников в 2020 г., который был направлен на рассмотрение в Минфин, Минпромторг, Минкомсвязи и Минэкономразвития, информация о каких-либо успехах реализации отсутствует, как и возможности удовлетворения нужд промышленности и повышения нацбезопасности отрасли. При этом процесс адаптации заводов к новым реалиям хоть и варьируется («Renault» сортирует свои чипы, резервируя их для более дорогих, маржинальных моделей, когда бренд «Nissan» исключает механизм инновационных систем в определенных моделях), актуальность проблемы очевидна и стала основополагающей в приостановке производства в марте 2022 г.

Резюмируя, согласно статистическим данным Федеральной Таможенной Службы, доля импорта автозапчастей на российском рынке оценивается в размере 60-65%, основными рынками сбыта которых выступают Китай, Япония и Германия. По состоянию на 2019 г. номенклатура импортных автозапчастей представлена, прежде всего, деталями и частями кузовов (включая кабины), составляющими 19,87 % в общем объеме импорта, АКПП и МКПП. (15,93 %, эквивалентные 385 тыс. тонн в натуральном выражении) [23].

Заключение

Таким образом, в результате исследования было установлено, что основная причина действующей остановки деятельности российских автомобильных заводов на рубеже глубокого экономического и политического кризиса заключается в невозможности российских поставщиков удовлетворить нужды отечественной промышленности должным образом. В свою очередь, сложившие реалии обусловлены как низкой инфраструктурной базой, так и отсутствием грамотной государственной политики, направленной на сти-

мулирование и финансирование производства автозапчастей.

В целом, ввоз автозапчастей является на данный момент критическим и неотъемлемым фактором функционирования отечественной отрасли автомобилестроения. Стоит также отметить, что даже несмотря на значительное падение продаж новых автомобилей импортных и отечественных марок в 2020-2022 гг., необходимость импорта автокомплектующих справедлива в силу продолжающегося роста автопарка, нуждающегося в обслуживании, изнашиваемости вторичного рынка автозапчастей, преобладания отечественного производства в категории низкой цены и качества, неспособного качественным образом удовлетворить потребности первичного и вторичного автомобильных рынков, а также, в определенных случаях, отсутствия на российском рынке альтернатив запчастей как таковых.

Вклад авторов

Авторы внесли равный вклад в проведение исследования: сбор и анализ материала; определение целей и задач, методов исследования; формулирование и научное обоснование выводов, оформление ключевых результатов исследования в виде статьи.

Библиография

- [1] Барановская Я.Г. Включенность автомобильной промышленности стран Азии и Восточной Европы в глобальные цепочки создания стоимости // Торговая политика. 2020. № 3(23). С. 53-74. DOI:10.17323/2499-9415-2020-3-23-53-74
- [2] Неуструева А.С., Лейзин И.Б. Анализ автомобильного рынка России // Инновационная политика: перспективы развития и совершенствования. 2020. № 7(49). С. 118-124. DOI: 10.47581/2020/10.23.P585/IE/7/49.018
- [3] Шушкин М.А. Проблемы локализации производства автокомпонентов в России // Вестник Казанского технологического университета. 2012. Том 15. № 14. С. 255-256.
- [4] Закревская Я.А. Автомобильная промышленность России на современном этапе // Образование и право. 2020. № 7. С. 178-185. DOI: 10.24411/2076-1503-2020-10734
- [5] Agostino M., Nifo A., Ruberto S., Scaleria D., Trivieri F. Productivity changes in the automotive industry of three European countries. An application of the Malmquist index decomposition analysis // Structural Change and Economic Dynamics. 2022. Vol. 61. Pp. 216-226. (На англ.). DOI: 10.1016/j.strueco.2022.02.017
- [6] Liu XL., Zhao FQ., Hao H., Chen KD., Liu ZW., Babiker H., Amer A.A. From NEDC to WLTP: Effect on the Energy Consumption, NEV Credits, and Subsidies Policies of PHEV in the Chinese Market // Sustainability. 2020. Vol. 12(14). Pp. 5747. (На англ.). DOI: 10.3390/su12145747
- [7] Zemaityte S., Urbsiene L. Macroeconomic Effects of Trade Tariffs: A Case Study of the U.S.-China Trade War Effects on the Economy of the United States // Organizations and markets in emerging economies. 2020. Vol. 11(2). Pp. 305-326. (На англ.). DOI: 10.15388/10.15388/omee.2020.11.35
- [8] Лидеры автомобильного производства на мировом рынке: почему японские и корейские автомобили сегодня преобладают на мировом рынке (2015). Expert.ru. URL: <https://expert.ru/2015/10/20/lideryi-avtomobilnogo-proizvodstva-na-mirovom-rynke-pochemu-yaponskie-i-korejskie-avtomobili-segodnya-preobladayut-na-mirovom-rynke/> (дата обращения 09.03.2022).
- [9] Чичкин Е.С. Оценка текущего состояния отрасли автомобилестроения в России. Прогнозная оценка ее дальнейшей динамики // Вестник науки. 2022. Том 3. № 1(46). С. 106-115.
- [10] Гордеев Р.В., Пыжев А.И. Российское автомобилестроение: результаты, тенденции и перспективы // Экономический анализ: теория и практика. 2014. № 48(399). С. 26-37.

- [11] Гранкина В.Л. Основные выгоды международных стратегических альянсов между иностранными автопроизводителями и российскими автомобильными компаниями // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития. 2014. № 15. С. 172-177.
- [12] Шушкин М.А. Развитие отечественных предприятий автомобилестроительной промышленности на основе стратегий индустриального партнерства // Вестник Казанского технологического университета. 2013. Том 16. № 3. С. 259-261.
- [13] Kireeva N., Zavyalov D., Saginova O., Zavyalova N. Car Sharing Market Development in Russia // Transportation Research Procedia. 2021. Vol. 54. Pp. 123-128. (На англ.). DOI: 10.1016/j.trpro.2021.02.055
- [14] Прогноз российского авторынка: воронежским автолюбителям нужно покупать или ждать? (2022). ПОЛИГРАФ. мдиа. URL: <https://poligraf.media/ekonomika/20220318/prognoz-rossijskogo-avtorynka-voronezhskim-avtolyubitelyam-nuzhno-pokupat-ili-zhdad> (дата обращения: 10.04.2022).
- [15] Скагит А. Только Лада и УАЗ? Что будет с нашим автопромом после новых санкций (2022). За рулем. URL: <https://www.zr.ru/content/articles/933506-novaya-volna-sanktsij-chto-budet/> (дата обращения 13.03.2022).
- [16] Опыт работы под санкциями: что ждет российский авторынок (2022). ТАСС. URL: <https://tass.ru/opinions/13927825> (дата обращения 14.03.2022).
- [17] Kandrashina E.A., Ashmarina S.I., Aleshkova D.V., Vorotnikova M.V. The Level of Production Localization of Automotive Industry Enterprises in Russia // SHS Web of Conferences. 2020. Vol. 73(334). (На англ.). DOI: 10.1051/shsconf/20207301011
- [18] Zhurova L.I., Krakovskaia I.N. The Impact of Global Economic Crises on the Development of the Automotive Industry in Russia // Regionology. 2021. Vol. 29(3). Pp. 541-561. (На англ.). DOI: 10.15507/2413-1407.116.029.202103.541-561
- [19] Арефьева А. А., Блинова Т. С., Волин А. Ю., Защепенкова А. Д., Завьялов Ф. Н., Зеткина А. И., Зеткинина О. В., Карачев И. А., Каплина О. В., Козырева А. М., Колдеева Е. В., Коновалова Г. Г., Лебедев Д. С., Переломова И. Г., Сапир Е. В., Сидорова А. В., Сидорова Е. А. Актуальные вопросы разработки экспортной стратегии региона. Ярославль: ЯрГУ, 2018. 268 с.
- [20] Юрлов Ф. Ф., Яшин С. Н., Титов В. В. Сравнительный анализ эффективности российских предприятий автокомпонентов по социальным показателям // Вестник Нижегородского университета им. Н. Н. Лобачевского. Серия: Социальные науки. 2021. № 1(61). С. 39-44. DOI 10.52452/18115942_2021_1_39
- [21] Что будет с автомобильным рынком России? (2022). drom.ru. URL: <https://www.drom.ru/info/misc/87263.html> (дата обращения 21.03.2022).
- [22] «АвтоВАЗ» останется единственным участником госзакупок в легковом сегменте (2021). Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2021/01/17/854387-avtovaz-ostanetsya> (дата обращения 20.03.2022).
- [23] Аналитика рынка автозапчастей (2021). Деловой профиль. URL: https://delprof.ru/upload/iblock/bb3/DelProf_Analitika_Rynok-avtozapchastej.pdf (дата обращения 21.03.2022).
- References**
- [1] Baranovskaya Y.G. Involvement of the automotive industry of the countries Asia and Eastern Europe in global value chains // Trade policy. 2020. Vol. 3(23). Pp. 53-74. (In Russ.). DOI: 10.17323/2499-9415-2020-3-23-53-74
- [2] Neustrueva A.S., Lejzin I.B. Analysis of the automotive market of Russia // Innovacionnaya politika: perspektivy razvitiya i sovershenstvovaniya [Innovation economy: prospects for development and improvement]. 2020. Vol. 7(49). Pp. 118-124. (In Russ.). DOI: 10.47581/2020/10.23.P585/IE/7/49.018
- [3] Shushkin M.A. Problemy lokalizacii proizvodstva avtokomponentov v Rossii [Problems of localization of production of automotive components in Russia] // Vestnik Kazanskogo tekhnologicheskogo universiteta [Bulletin of Kazan Technological University]. 2012. Vol. 15(14). Pp. 255-256. (In Russ.).
- [4] Zakrevskaya Ya.A. Russian automotive industry at the present stage // Education and law. 2020. Vol. 7. Pp. 178-185. (In Russ.). DOI: 10.24411/2076-1503-2020-10734
- [5] Agostino M., Nifo A., Ruberto S., Scalera D., Trivieri F. Productivity changes in the automotive industry of three European countries. An application of the Malmquist index decomposition analysis // Structural Change and Economic Dynamics. 2022. Vol. 61. Pp. 216-226. DOI: 10.1016/j.strueco.2022.02.017
- [6] Liu XL., Zhao FQ., Hao H., Chen KD., Liu ZW., Babiker H., Amer A.A. From NEDC to WLTP: Effect on the Energy Consumption, NEV Credits, and Subsidies Policies of PHEV in the Chinese Market // Sustainability. 2020. Vol. 12(14). Pp. 5747. DOI: 10.3390/su12145747
- [7] Zemaityte S., Urbsiene L. Macroeconomic Effects of Trade Tariffs: A Case Study of the U.S.-China Trade War Effects on the Economy of the United States // Organizations and markets in emerging economies. 2020. Vol. 11(2). Pp. 305-326. DOI: 10.15388/10.15388/omee.2020.11.35
- [8] Lideryi avtomobil'nogo proizvodstva na mirovom rynke: pochemu yaponskie i korejskie avtomobili segodnya preobladayut na mirovom rynke [Leaders of automotive production in the world market: why Japanese and Korean cars dominate the world market today] (2015). Expert.ru. (In Russ.). URL: <https://expert.ru/2015/10/20/lideryi-avtomobilnogo-proizvodstva-na-mirovom-ryinke-pochemu-yaponskie-i-korejskie-avtomobili-segodnya-preobladayut-na-mirovom-ryinke/> (accessed on 09.03.2022).
- [9] Chichkin E.S. Assessment of the current state of the automobile industry in Russia. Forecast evolution of its further dynamics // Vestnik Nauki [Bulletin of Science]. 2022. Vol. 3(1(46)). Pp. 106-115. (In Russ.).
- [10] Gordeev R.V., Pyzhev A.I. The Russian car industry: results, trends and prospects // Economic Analysis: theory and practice. 2014. Vol. 48(399). Pp. 26-37. (In Russ.).
- [11] Granina V.L. Osnovnye vygody mezhdunarodnykh strategicheskikh alyansov mezhdru inostrannymi avtoproizvoditelyami i rossijskimi avtomobil'nymi kompaniyami [The main benefits of international strategic alliances between foreign car manufacturers and Russian automobile companies] // Ekonomika i upravlenie v XXI veke: tendencii razvitiya [Economics and Management in the XXI Century: Development Trends]. 2014. Vol. 15. Pp. 172-177. (In Russ.).
- [12] Shushkin M.A. Razvitie otechestvennykh predpriyatij avtomobilestroitel'noj promyshlennosti na osnove strategiy industrial'nogo partnerstva [Development of domestic enterprises of automotive industry on the basis of industrial partnership strategies] // Vestnik Kazanskogo tekhnologicheskogo universiteta [Bulletin of Kazan Technological University]. 2013. Vol. 16(3). Pp. 259-261. (In Russ.).
- [13] Kireeva N., Zavyalov D., Saginova O., Zavyalova N. Car Sharing Market Development in Russia // Transportation Research Procedia. 2021. Vol. 54. Pp. 123-128. DOI: 10.1016/j.trpro.2021.02.055
- [14] Prognoz rossijskogo avtorynka: voronezhskim avtolyubitelyam nuzhno pokupat ili zhdad? [Russian car market forecast: Voronezh motorists need to buy or wait?] (2022). POLIGRAF. Media. (In Russ.). URL: <https://poligraf.media/ekonomika/20220318/prognoz-rossijskogo-avtorynka-voronezhskim-avtolyubitelyam-nuzhno-pokupat-ili-zhdad> (accessed on 10.04.2022).
- [15] Skagit A. Tolko Lada i UAZ? Chto budet s nashim avtopromom posle novyh sankcij [Only Lada and UAZ? What will happen to our car industry after the new sanctions] (2022). Za rulyom [Behind the Wheel]. URL: <https://www.zr.ru/content/articles/933506-novaya-volna-sanktsij-chto-budet/> (accessed on 13.03.2022).
- [16] Opyt raboty pod sankciyami: chto zhdet rossijskij avtorynok [Experience under sanctions: what awaits the Russian car market] (2022). TASS. (In Russ.). URL:

- <https://tass.ru/opinions/13927825> (accessed on 14.03.2022).
- [17] Kandrashina E.A., Ashmarina S.I., Aleshkova D.V., Vorotnikova M.V. The Level of Production Localization of Automotive Industry Enterprises in Russia // SHS Web of Conferences. 2020. Vol. 73(334). DOI: 10.1051/shsconf/20207301011
- [18] Zhurova L.I., Krakovskaya N.I. The Impact of Global Economic Crises on the Development of the Automotive Industry in Russia // Regionology. 2021. Vol. 29(3). Pp. 541-561. DOI: 10.15507/2413-1407.116.029.202103.541-561
- [19] Arefieva A.A., Blinova T.S., Volin A. Yu., Zashchepenkova A.D., Zavyalov F.N., Zetkina A.I., Zetkinina O.V., Karachev I.A., Kaplina O.V., Kozyreva A.M., Coldeeva E.V., Konovalova G.G., Lebedev D.S., Perelomova I.G., Sapir E.V., Sidorova A.V., Sidorova E.A. Aktualnye voprosy razrabotki eksportnoj strategii regiona. [Actual issues of the regional export strategy development]. Yaroslavl: YSU, 2018. 268 p. (In Russ.).
- [20] Yurlov F.F., Yashin S.N., Titov V.V. Comparative analysis of the efficiency of Russian enterprises of autocomponents by social indicators // Vestnik of Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod. Series: Social Sciences. 2021. Vol. 1(61). Pp. 39-44. (In Russ.). DOI 10.52452/18115942_2021_1_39
- [21] Chto budet s avtomobil'nym rynkom Rossii? [What will happen to the Russian automotive market?] (2022). drom.ru. (In Russ.). URL: <https://www.drom.ru/info/misc/87263.html> (accessed on 21.03.2022).
- [22] «AvtoVAZ» ostanetsya edinstvennym uchastnikom goszakupok v legkovom segmente [AvtoVAZ will remain the only participant of state procurement in the passenger car segment] (2021). Vedomosti [Readings]. (In Russ.). URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2021/01/17/854387-avtovaz-ostanetsya> (accessed on 20.03.2022).
- [23] Analitika rynka avtozapchastey [Auto Parts Market Analysis] (2021). Delovoy profil [Business profile]. (In Russ.). URL: https://delprof.ru/upload/iblock/bb3/DelProf_Analitika_Rynok-avtozapchastey.pdf (accessed on 21.03.2022).

Информация об авторах / About the Authors

Ирина Васильевна Капустина - канд. экон. наук, доцент, Почетный работник сферы образования Российской Федерации; директор Высшей школы сервиса и торговли, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия / **Irina V. Kapustina** - Cand. Sci. (Economics), Docent, Почетный работник сферы образования Российской Федерации; директор Высшей школы сервиса и торговли, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, Saint Petersburg, Russia

E-mail: kapustina_iv@spbstu.ru

SPIN РИНЦ 1672-5518

ORCID 0000-0001-5886-0693

ResearcherID C-8316-2017

Scopus Author ID 57194710660

Ксения Александровна Григорьева - студент; Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия / **Kseniia A. Grigoreva** - Student; Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, Saint Petersburg, Russia

E-mail: ksputins@gmail.com

SPIN РИНЦ 3148-1590

ORCID 0000-0003-2124-4023

Дата поступления статьи: 22 мая 2022
Принято решение о публикации: 20 сентября 2022

Received: May 22, 2022
Accepted: September 20, 2022