

Даньшина Юлия Михайловна

студентка

Научный руководитель

Семина Наталья Викторовна

канд. ист. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Пензенский государственный университет»

г. Пенза, Пензенская область

ВЛИЯНИЕ АНТИРОССИЙСКИХ САНКЦИЙ НА СОСТОЯНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

***Аннотация:** в статье произведен анализ существующих проблем в автомобильной промышленности, возникших вследствие введения в отношении России нового пакета санкций. Были выявлены основные проблемы: закрытие или приостановка деятельности иностранных заводов, отсутствие технологического суверенитета автомобилестроения, а также кризис потребительского рынка. В рамках исследования были проанализированы данные «Автостата», позволившие отразить состояние автомобильного бизнеса РФ в настоящий момент. Рассмотрены государственные меры поддержки автомобильной промышленности и предложены пути решения выявленных проблем.*

***Ключевые слова:** автомобильная промышленность, импортозамещение, антироссийские санкции, стратегия развития, автомобильный бизнес.*

Важной частью экономики любого государства на современном этапе является автомобильная промышленность, именно поэтому в Российской Федерации в последние годы создавались различные программы и проекты развития данной отрасли, в том числе и с привлечением международных компаний [4, с. 92]. Но после введения против России ограничений (нового пакета санкций) в связи с началом военной спецоперации к демилитаризации и денацификации Украины представители зарубежных производителей автомобилей и их запасных частей заявили о частичном или полном прекращении своей работы на территории РФ. Данные меры привели к существенному росту цен на те автомобили зарубежного

изготовления, которые уже находились в стране, а также к перебоям в новых поставках или их полной отмене; к удорожанию техобслуживания машин и поиску всевозможных способов покупки резервных частей для них. Все эти последствия подействовали также на рыночный механизм труда в сфере автомобилестроения, так как с уходом зарубежных корпораций и закрытием их организаций высвободилось существенное число работников, занятых в автомобильной промышленности, а степень доходов тех, кто сохранил эксплуатационные места, значительно рухнула [2, с. 16]. Сказанное говорит о том, что необходимо искать новые методы и подходы к функционированию российского рынка автомобилестроения, которые должны обеспечить перспективы его дальнейшего формирования в условиях санкций и снизить до минимума последствия введенных ограничений для рынка труда и социальной сферы.

Автобизнес России в 2022 году характеризуется множеством проблем, что обусловлено как политическими, так и экономическими причинами. Многие международные автомобильные производители находятся в вынужденном простое, так как нарушены логистические цепочки поставок иностранных комплектующих, а именно от них отрасль зависит достаточно сильно. Есть также некоторые представители торгово-промышленных международных отношений в автомобильном бизнесе, которые могли бы восстановить свою деятельность на российском рынке хотя бы частично или полностью, но они воздерживаются от этого по политическим причинам. Ситуация усложнилась также предшествующим этим событиям коронавирусом, который также тормозил импорт [5, с. 184].

Объем рынка новых автомобилей в России оставался около 1,7 млн единиц в течение последних 30 лет, но надо сказать, что 2022 год стал шоковой терапией для автомобильного рынка: в сегменте легковых автомобилей было продано всего 6 263 000 единиц, а во всех сегментах – чуть менее 800 000 единиц. Общая отрицательная динамика рынка составила -55% во всех сегментах [6, с. 285].

В марте американский Ford приостановил работу в России и прекратил поставки запчастей, инжиниринг и ИТ-поддержку. В октябре Ford вышел из совместного предприятия с российской автомобильной группой Sollers, продав свой

неконтролирующий пакет акций (49%) компании российскому юридическому лицу. Немецкий автопроизводитель Volkswagen намерен продать свои российские активы Porsche, Scania и MAN в течение года. В начале марта Volkswagen прекратил производство автомобилей и поставки автомобилей иностранного производства в Россию. Компания также остановила производство на мощностях «Группы ГАЗ» в Нижнем Новгороде. Jaguar, Land Rover, Aston Martin, Harley-Davidson и Daimler Truck также приостановили свою деятельность в России. В России официально закрыты семь автомобильных заводов с общей проектной производительностью 1,075 млн. готовых автомобилей в год. Юридический статус четырех других заводов по сборке готовых автомобилей находится в подвешенном состоянии. Из 60 автомобильных брендов, представленных на российском рынке в начале 2022 года, остались только 14, 11 из них китайские [3].

Кризис изменил правила на российском автомобильном рынке, который в последние месяцы все чаще использует параллельный импорт – инструмент, одобренный российским правительством в мае 2022 года [8]. Параллельный импорт означает, что автомобили могут ввозиться из другой страны без разрешения владельца интеллектуальной собственности. По данным московского аналитического центра «Автостат», в январе 2023 года почти 8% готовых автомобилей, проданных на российском рынке, были параллельным импортом [1]. Казахстан является ведущим рынком сбыта «серого импорта». В декабре 2022 года почти 18% готовых автомобилей, импортированных в Россию, поступили из Казахстана. Кроме того, растут поставки в этом сегменте из Турции, ОАЭ и ряда других стран. Кроме этого, увеличено государственное инвестирование в автомобильный бизнес, а также расширены льготные программы для приобретения автомобилей потребителями.

Тем не менее, некоторые заводы были возвращены в эксплуатацию. Например, российское правительство начало сборку автомобилей «Москвич» советских времен на бывшем заводе Renault в Московской области. Возрождение «Москвича» задумывалось как символ устойчивости России к западным санк-

циям, которые нанесли ущерб ее автомобильной промышленности, но новый автомобиль, является идентичной копией компактного кроссовера Sehol X4 китайской компании JAC [7].

Ситуация усугубилась тем, что западные автопроизводители были не единственными, кто приостановил свою деятельность в России. Отечественные автопроизводители Автоваз и ГАЗ также закрыли некоторые заводы. Например, Автоваз свернул производство в Ижевске, где выпускалась Lada Vesta. В августе 2022 года профсоюз Ижевского завода направил открытое письмо президенту Путину, в котором предупредил о предстоящем увольнении 70% сотрудников, поскольку у завода не было перспектив возобновления работы [9].

Для определения лидеров рынка, обратимся снова к данным «Автостата». Почти 30% продаж новых легковых автомобилей в России в 2022 году пришлось на отечественные бренды, львиную долю которых составили автомобили Lada. В 2022 году отечественный автопром продал 174,7 тыс. единиц, что составляет 27,9% от общего объема рынка. На втором месте находятся корейские бренды, общая доля продаж которых в Российской Федерации составила 19,5%. Таким образом, автомобили марок Kia (65,7 тыс. машин) и Hyundai (54 тыс. машин) расположились в рейтинге после отечественной Lada. Китайские производители незначительно отстали от лидеров в пассажирском сегменте, общая доля которого составила 19,2%. Кроме того, они опередили «европейцев», которые заняли 18,5% на российском рынке. Однако среди брендов французский Renault (40,8 тыс. единиц) находится на четвертом месте, а китайский Chery (39,3 тыс. единиц) – на пятом. Доля продаж японских брендов на российском рынке легковых автомобилей в 2022 году составила 12,4%, а оставшийся 1% рынка принадлежит американским брендам.

Еще одной проблемой рынка стал рост цен на автомобили. В 2022 году сильнее всего на рынке выросли цены на иномарки (39,1%), машины отечественных брендов стали дороже на 29,6%, а автомобили с пробегом подорожали на 37%, кроме того, в декабре средняя цена такого автомобиля достигла 1,33 млн руб [1].

Мы считаем следующие направления наиболее перспективными для устранения вышеуказанных негативных последствий антироссийских санкций для автомобильной отрасли.

Во-первых, необходимо создать собственную школу подготовки ИТ-специалистов, специализирующуюся на российском внутреннем рынке производства и продажи автомобилей и сопутствующих товаров, поскольку ИТ-специалисты являются наиболее востребованными кадрами в автомобильной промышленности.

Во-вторых, следует переориентировать отечественную автомобильную промышленность на производство простых моделей автомобилей, отвечающих основным потребностям автовладельцев и доступных по цене для населения.

В-третьих, следует наладить активное сотрудничество между производителями автомобилей, кадровыми агентствами и потенциальными работниками для обеспечения занятости квалифицированных сотрудников с целью решения проблем рынка труда и повышения качества отечественной автомобильной промышленности.

Таким образом, российская автомобильная промышленность, находясь под влиянием введенных санкций, должна, учитывая современные социально-политические реалии, переориентироваться на актуальные сферы деятельности и не только решать проблемы кадров и производства, но и использовать текущую ситуацию для будущего развития.

Список литературы

1. Аналитическое агентство «Автостат» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/>
2. Белов А.С. Последствия антироссийских санкций для отечественного автомобилестроения / А.С. Белов, Е.Г. Карпова // Теория и практика общественного развития. – 2022. – №12 (178). – С. 16–20.
3. Какие автобренды ушли из России, кто пытается остаться [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/635a91d89a79472435712a8f>

4. Кузнецова О.С. Состояние рынка автомобилестроения России / О.С. Кузнецова, В.А. Родикова // Вестник научных конференций. – 2018. – №3–4 (31). – С. 92–93.

5. Кунцман М.В. Финансовые стратегии на предприятиях автопрома / М.В. Кунцман, А.А. Султыгова // Транспортное дело России. – 2022. – №1. – С. 181–184.

6. Меренков А.О. Обеспечение технологического суверенитета в автомобильной промышленности России: проблемные вопросы и сценарии развития / А.О. Меренков // Инновации и инвестиции. – 2023. – №1. – С. 285–288.

7. На заводе «Москвич» запустили производство автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/637db6f69a7947cd1d7d9898>

8. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2022 №4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_436471/

9. Сотрудники Ижевского автозавода попросили Путина спасти предприятие [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/society/30/07/2022/62e407f09a79475c0a7ce8d4>