

УДК 332.1:629.33

Дибо Таммам

ННГУ им. Н.И. Лобачевского, Нижний Новгород, e-mail: tamm.dibo@yandex.ru

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОИЗВОДСТВА В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Ключевые слова: автомобильная промышленность, автопром, легковые автомобили, автомобильный кластер.

Особенности развития отечественного производства сегодня проходят в условиях санкций, которые ввели против России недружественные государства. До санкций большая часть продукции отечественного автопрома доставлялась к нам из за рубежа, в основном из европейских стран (поскольку из Японии и из США доставлять автомобили не всегда было целесообразно логистически). Однако некоторые специализированные автомобили доставлялись к нам также и из США. Например, разнообразные грузовики, спецтехника (в том числе строительная техника). Сегодня же, когда уже два года страна находится в условиях санкций, Россия вынуждена подумать о том, чтобы самой обеспечить себя автомобилями. Поскольку имеющиеся ломаются, запчастей нет, а «серый импорт» не способен удовлетворить запросы многомиллионного государства, коим Россия является. При этом надо понимать, что за время ввоза (либо использования собранных на территории России) в большом количестве автомобилей из иностранных государств мы фактически потеряли собственное производство. Максимум, что у нас было, – это несколько автомобильных кластеров, на которых производилась сборка иностранных автомобилей. В статье рассмотрены проблемы, которые сегодня стали очевидны в связи с прекращением завоза на территорию страны иностранных автомобилей; также рассмотрены особенности автопроизводства во временной период с 2022 года по настоящее время, проанализированы государственные стратегии в сфере производства автомобилей. Также осуществлена попытка проанализировать зависимость повышения поставок китайской продукции на российский рынок и возможно развития отечественного автопрома.

Dibo Tammmam

N. I. Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod, Nizhny Novgorod,
e-mail: tamm.dibo@yandex.ru

FEATURES OF DEVELOPMENT OF DOMESTIC AUTOMOTIVE PRODUCTION UNDER SANCTIONS

Keywords: automotive industry, auto industry, passenger cars, automotive cluster.

The development of domestic production today is taking place under the conditions of sanctions imposed on us by foreign countries. Before the sanctions, the lion's share of the domestic auto industry that we drove was delivered to us from abroad, mainly from European countries (since it was not always logistically feasible to deliver cars from Japan and the USA). However, some specialized cars were also delivered to us from the USA. For example, various trucks, special equipment (including construction equipment). Today, when we have been under sanctions for two years, Russia is forced to think about providing itself with cars. Since the existing ones break down, there are no spare parts, and "gray imports" are not able to satisfy the demands of a multi-million state, which Russia is. At the same time, it must be understood that during the time of import (or use of cars assembled in Russia) in large quantities from foreign countries, we actually lost our own production. The most we had was a few automobile clusters where foreign cars were assembled. In the article, we will consider the problems that have become obvious today due to the cessation of import of foreign cars into the country. The time period from 2022 to the present will be considered, state Strategies in the field of automobile production will be analyzed. Also, we will try to analyze the dependence of increasing the supply of Chinese products to our market and the possible development of the domestic auto industry.

Введение

Как указывается многочисленными исследователями [1; 2; 6], после введения санкций в России резко сократилось количество продаваемых автомобилей из иностранных государств, в частности из Европы и США. Конечно, производители из Китая постарались удовлетворить спрос россиян на авто-

мобили и увеличили импорт своей продукции в нашу страну. Если говорить языком сухих цифр, то до санкций в нашей стране в год обычно продавалось от 1,5 миллионов до 2,3 миллионов автомобилей.

После того, как были введены санкции, – в связи с падением качества автомобильной продукции, а также, в связи с повы-

пением цен (причем, это повышение было довольно резким), – спрос на автомобиле упал до 700 тыс. машин в год (2021 год) [1]. А в 2022 году, когда многие иностранные производители уже покинули российский рынок, продажи упали до рекордных 600 тысяч автомобилей в год [1].

На фоне этого, закрылись сборочные производства иностранных производителей (по требованию правительств государств, где они были зарегистрированы). Например, автомобильный кластер под Санкт-Петербургом в Ленинградской области сегодня фактически не функционирует. Более 50-60% производителей запасных частей и автокомпонентов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области прекратили работу из-за санкций и остановки работы местных автомобильных заводов.

Целью исследования является анализ возможного развития автомобильной промышленности России в условиях санкций.

Материал и методы исследования

В качестве материалов исследования автором статьи проанализированы современные источники: публикации и аналитические статьи, а также, – статистические данные.

Согласно оценкам НАПАК [5] (Национальной ассоциации производителей автомобильных компонентов), в Северо-Западном регионе в настоящее время функционирует около 30 основных поставщиков, производящих субкомпоненты для автозаводов, а также более 50 поставщиков второго и третьего уровней.

Как указывают специалисты [6], большинство производств, особенно тех, в которых участвовали иностранные компании, приостановили свою деятельность. Основная часть производителей автокомпонентов была тесно связана с иностранными автомобильными марками. По мере закрытия или ухода из нашей страны крупных предприятий, многие из них замораживали или прекращали свою работу, многие, – консервировали производственные мощности, дожидаясь включения конвейеров основного производства.

Как подчеркивают производители [3], немногие проекты удалось перепрофилировать. Например, сборка автомобиля Renault в Москве, в районе метро Текстильщики была закрыта. Но на ее месте появился флагманский завод автомобиля «Москвич». Это

производство отечественного автомобиля, первое производство отечественной марки, перезапущенное спустя много лет, стало важным для поднятия духа автопроизводителей.

Государство потратило много сил на восстановление и открытие заново этого производства. Рассмотрим причины, по которым стране необходимо производство своих марок автомобилей:

Во-первых, наличие собственного производства автомобилей в стране важно для экономической безопасности,

Во-вторых, собственное производство позволяет уменьшить зависимость от иностранных поставок (а это особенно важно в условиях глобальной экономической нестабильности и санкций, как сегодня). Развитая автомобильная промышленность приносит дополнительные налоговые поступления в бюджет, которые могут быть использованы в стране на социальные программы,

В-третьих, автомобильная промышленность создает множество рабочих мест. Это снижает уровень безработицы и улучшает жизненный уровень населения в целом. Надо отметить, что автомобильное производство стимулирует развитие связанных секторов. Среди них, – металлургия, электроника и производство комплектующих. А еще, производство автомобилей способствует развитию местных технологий и инноваций, что, – в свою очередь, – приводит к созданию новых отраслей. В связи с этим, повышается конкурентоспособность экономики.

В-четвертых, наличие собственных производств позволит России лучше справиться с внешними экономическими шоками. А их сегодня для нашей экономики заготовлено немало, – это и изменение цен на нефть, и колебания валютных курсов, и проблемы с торговлей акциями наших компаний за рубежом.

Наконец, в-пятых, – и это самое важное на сегодняшний день, – в условиях кризисов или конфликтов наличие собственного производства автомобилей обеспечивает страну необходимым транспортом для армии и гражданских нужд. Что способствует формированию ее военной безопасности.

Результаты исследования и их обсуждение

В решениях Правительства РФ [7] отмечается, что, если развитие отечественно-

го автомобилестроения является важным элементом обеспечения экономической и военной безопасности, а также устойчивого роста страны, то необходимо рассмотреть основные документы, которыми оно регламентируется.

Сегодня Россия вынуждена была изменить эту Стратегию развития отечественного автопрома, которая была закреплена в 2018 году, она была принята в 2018 году сроком на семь лет. Стратегия производства автомобилей декларировала, что на одном заводе должно выпускаться не менее пятьсот тысяч легковых автомобилей, либо не менее семидесяти тысяч малотоннажных, или тяжелых грузовиков. А если производство не достигало до этих объемов, оно считалось нерентабельным. При этом, так как показатели ведущих автозаводов России показывали более скромные объемы, – например, Камский завод за последние годы в среднем производил около 35-40 тысяч автомобилей, – мы плавно переходили на зарубежные автомобили. Российская экономика даже сфокусировалась на сборке иностранных легковушек на своей территории.

При этом после 2022 года правительству пришлось изменить Стратегию, – была принята новая Стратегия сроком до 2035 года, которая очертила новые цели и задачи для развития отечественного производства. Например, одной из задач новой стратегии было удовлетворение потребностей граждан в автомобилях за счет российского производства. Более восьмидесяти процентов автомобилей в стране в итоге должно стать отечественного производства. Кроме того, Правительство постановило, что российский автопром должен стать технически независимым.

Данные задачи призваны увеличить вклад в национальную автомобильную промышленность, ВВП Российской Федерации, а также повысить конкурентоспособность продукции России, – в частности, автомобилей и грузовиков, – на мировом рынке. Ведь для некоторых стран, например, для некоторых стран ближнего зарубежья (в частности, стран СНГ), – мы являемся импортерами автомобилей.

Как подчеркивают производители [4], в современных условиях на значительных объемах работают четыре предприятия полного цикла по выпуску легковых автомобилей: АвтоВАЗ, УАЗ и завод Naval в Тульской области, а также «Москвич», – в Москве.

Хотя, функционируют также компании ПАО «Нефтекамский автозавод» (НефАЗ), КамАЗ, ПАО, АО АВТОТОР, ПК Транспортные системы, но считать их весомыми игроками на автотранспортном рынке нельзя.

При этом, закрыто гораздо больше производств: бренд Renault, а также компании Skoda и VW прекратили сотрудничество по производству деталей и автомобилей. Это решение принято в связи с введением санкций от США и ЕС. Также, закрыли свои производственные мощности следующие автоконцерны:

Nissan. Его активы, включая научно-исследовательский центр, были переданы ФГУП «НАМИ».

Mercedes-Benz. Этот производитель открыл в России завод недавно, в 2019 году. Его мощности перешли к компании «Автодом». Однако, по мнению экспертов Национального автомобильного союза, завод не скоро начнет работу, так как мощностей в нем недостаточно.

Ford продал 49% своих активов компании «Соллерс Авто».

Если говорить о дальнейших планах, то нужно отметить, что перед отечественным автопромом стоит задача не просто восстановить производства отечественных автомобилей, а наладить производство экономичных и востребованных сегодня электромобилей, которые щадят экологию, – электромобилей.

В планах, что к 2030 году электромобили будут составлять около 15% от автомобильного рынка в натуральном выражении. А доля импортных автомобилей в России к 2035 году должна сократиться с 40% до 17%. В основном тут имеется ввиду китайская продукция, которая показала после ухода конкурентов двукратный рост продаж.

Кроме того, ожидаются изменения и на рынке силовых установок:

- Двигатели внутреннего сгорания на углеродном топливе будут занимать 86-93% рынка к 2025-2030 годам;

- Электрические двигатели – 5-12%;

- ДВС на метане – менее 2%.

Согласно базовому сценарию Правительства, к 2026 году в России будет достигнут уровень выпуска порядка 1,6-1,7 миллиона в год.

Специалистами [2] отмечается, что на российском рынке марка Naval занимает лидирующие позиции. С января по июнь 2024 года она реализовала в нашей стра-

не около 81,5 тыс. автомобилей, нарастив продажи в 2,1 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом, больше строить заводов в России китайцы не собираются, – потому что глава их правительства не рекомендует это делать.

В связи с этим, российские производители стараются локализовать производство. Сегодня новые «Москвичи» – это модификация китайских автомобилей. Автомобильный завод «Москвич» планирует выпускать автомобили из российской стали, но прямо сейчас организовать штамповочное производство на заводе невозможно из-за отсутствия штампов.

Производителями [8] делается акцент на следующий год, когда будет реализована запланированная локализация телематики, создадут мягкие элементы сидений, обивки интерьера, топливного бака, бамперов и других компонентов. А к 2026 году будет разработан собственный автомобиль.

То есть, на данный момент можно выделить два направления развития отечественного автопроизводства: попытка уйти от иностранной зависимости в комплектующих от иностранных государств, то есть локализация производства комплектующих

в России, а второе направление, – это переход на производство автомобилей с электрическими двигателями.

Заключение

Итак, исходя из стратегии развития до 2035 года, можно предположить, что государство видит базовый сценарий развития отрасли как рост количества произведенных отечественных автомобилей до 1,7 млн в 2026 году посредством открытия собственных производств. И локализации производства комплектующих в России. Возможно, эти производства будут открыты на базе купленных производственных мощностей иностранных производителей. По мнению автора статьи, производство в партнерстве с китайскими коллегами-автопроизводителями исключено, – Россия идет по пути локализации. Представляется, что правительство видит в китайских автопроизводителях конкурентов, так как сегодня более восьмидесяти процентов авторынка России после ухода европейцев заняли машины из Китая.

Также, наша страна поддерживает популярный тренд, – создание автомобилей с электрическим двигателем.

Библиографический список

1. Автомобильный рынок России [Электронный ресурс]. URL: https://www.tadviser.ru/index.php/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F:%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BE%D0%BA_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8 (дата обращения: 15.07.2024).
2. В России приостановлено производство автомобилей Haval [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gazeta.ru/auto/news/2024/07/15/23464711.shtml> (дата обращения: 12.07.2024).
3. Завод Москвич [Электронный ресурс]. URL: <https://moskvich.ru/> (дата обращения: 15.07.2024).
4. Завод Хавал [Электронный ресурс]. URL: <https://haval.ru/about/development/> (дата обращения: 15.07.2024).
5. НАПАК [Электронный ресурс]. URL: https://www.aluminas.ru/association/partners/national_association_of_automotive_component_manufacturers/ (дата обращения: 17.07.2024).
6. Половина ушли: что происходит с автокластером Петербурга? [Электронный ресурс]. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/23/02/2024/65d849f59a7947a4a9a1b781 (дата обращения: 15.07.2024).
7. Правительство утвердило стратегию развития автопрома до 2035 года [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru/news/53554/> (дата обращения: 12.07.2024).
8. Странно импортировать изделия из стали: завод «Москвич» собирается выпускать автомобили из отечественной стали [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ixbt.com/news/2024/08/20/stranno-importirovat-izdelija-iz-stali-zavod-moskvich-sobiraetsja-vypuskat-avtomobili-iz-otechestvennoj-stali.html> (дата обращения: 15.07.2024).