

Интернет-журнал «Отходы и ресурсы» <https://resources.today>
Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling

2023, Том 10, № 1 / 2023, Vol. 10, Iss. 1 <https://resources.today/issue-1-2023.html>

URL статьи: <https://resources.today/PDF/13ECOR123.pdf>

DOI: 10.15862/13ECOR123 (<https://doi.org/10.15862/13ECOR123>)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Кондратьев, А. В. Экономические санкции, как причины дестабилизации автомобильного рынка в России /
А. В. Кондратьев, Б. А. Лазарев, И. А. Абдулрагимов // Отходы и ресурсы. — 2023. — Т. 10. — № 1. — URL:
<https://resources.today/PDF/13ECOR123.pdf> DOI: 10.15862/13ECOR123

For citation:

Kondratiev A. V., Lazarev B. A., Abdulragimov I. A. Economic sanctions as the reasons for the destabilization of the
automotive market in Russia. *Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling*. 2023; 10(1): 13ECOR123.
Available at: <https://resources.today/PDF/13ECOR123.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: 10.15862/13ECOR123

УДК 338

Кондратьев Антон Витальевич

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»
E-mail: kondratiew.anton2016@yandex.ru

Лазарев Борислав Александрович

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»
E-mail: lazabor2001@gmail.com

Абдулрагимов Исраил Абдулали оглы

ФГБОУ ВО «Московский государственный университет технологий и управления имени
К.Г. Разумовского (Первый казачий университет)», Москва, Россия
Профессор кафедры «Финансов, бухгалтерского учёта и экономической безопасности»
Доктор экономических наук, доцент
E-mail: i.abdulragimov@mgutm.ru

Экономические санкции, как причины дестабилизации автомобильного рынка в России

Аннотация. В рамках данной статьи анализируются особенности развития российского автомобильного рынка в условиях санкционного давления со стороны ряда государств. По мнению автора, отрасль автомобилестроения является важной в контексте развития реального сектора экономики. В связи с этим она в значительной степени подвержена государственному регулированию. Так, основная роль государства заключается в определении степени выхода иностранных компаний на внутренний рынок, включая строительство производственных предприятий и создание различных видов поддержки отечественных компаний. Особые изменения отрасль автомобилестроения претерпевала за последний год в связи с введением санкций после начала СВО. Большое количество компаний также либо совсем ушли с рынка, либо приостановили свою деятельность, что повлекло за собой рост цен на оставшиеся у дилеров автомобили, потому как новые автомобили не поставляются и дилеры, в связи с низким предложением не могут обеспечить спрос. Однако несмотря на этот факт невозможно сказать, что санкции оказали лишь негативное влияние на автомобильную отрасль. Например, автор отмечает, что за 2022 год произошел рост спроса на автомобили Китайских производителей, таких как Chery, Geely, Haval, что, в свою очередь, положительно сказывается на торговых отношениях между Россией и Китаем. Помимо этого, в статье приведены статистические

данные относительно динамики цен самых популярных автомобилей в России, а также на модели BMW после 24 февраля. Заключительная часть статьи посвящена выводам, сформулированным автором относительно влияния санкций на перспективы российского автомобильного рынка.

Ключевые слова: автомобилестроение; санкции; торговые отношения; экономические санкции; дестабилизация рынка; экономическая безопасность; автомобильные концерны; государственное регулирование

Введение

Развитие автомобильного рынка России берет свое начало еще со времен Имперской России, когда в страну были завезены первые, паровые автомобили. Так или иначе советские инженеры предприняли попытку создания отечественного автомобиля, который полностью собирался в России в 1920 года, так в 1924 году был изобретен первый, полностью советский автомобиль АМО-Ф-15 (АМО сокращенно Автомобильное Московское общество), на заводе имени Лихачева¹.

В дальнейшем, после Великой отечественной войны, автомобильный рынок был вынужден развиваться в условиях закрытой экономики, однако многие западные технологии все равно легли в основу советского автопрома, в основном это были технологии FIAT и др.

На современном этапе развития России автомобильный рынок в нашей стране мог предложить автомобили почти всех крупнейших автомобильных компаний из разных стран: Германия, Франция, Япония, Корея и т. д. Тем не менее лидирующую позицию по продажам все равно занимал АО «АвтоВАЗ» (Волжский автомобилестроительный завод).

После начала СВО, автомобильный рынок, как и другие сферы экономики стал в той или иной степени дестабилизированным, в первую очередь из-за ухода с рынка различных автомобильных концернов, подорожания различных комплектующих и как следствие роста цен.

Уход с российского рынка западных автомобильных компаний, это прежде всего следствие наложенных санкций, после 24 февраля.

Актуальность работы заключается в том, что автомобильный рынок является важным взаимосвязанным звеном с большим количеством секторов экономики и нестабильность в этом секторе экономики почти всегда является следствием нестабильности в другом секторе. Так или иначе АвтоВАЗ является системообразующим предприятием, поэтому рассмотрение сдвига экономических конъюнктур на автомобильном рынке необходимо и для прогнозирования развития.

Цель исследования заключается в анализе влияния, оказываемого санкциями на автомобильный рынок.

Объектом является автомобильный рынок России.

Предметом исследования являются экономические санкции как инструмент дестабилизации автомобильного рынка России.

¹ Первый полностью советский автомобиль [Электронный ресурс] // URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/АМО-Ф-15> (wikipedia.org) (дата обращения: 09.02.2023).

1. Методы и материалы

При написании научной публикации авторами использовались следующие методы: сравнительный, статистический, математический анализы, анализ и обобщение нормативно-правовых актов и документов, научных исследований и статей, табличные и графические способы визуализации статистических данных.

Для достижения данной цели в работе были поставлены следующие задачи:

- рассмотреть особенности внешней и внутренней среды автомобильной промышленности;
- выделить автомобильные компании, приостановившие или прекратившие свою деятельность в России;
- проанализировать динамику цен на отечественные автомобили и автомобили БМВ;
- выявить особенности функционирования автомобильного рынка под воздействием санкций.

Исследование основывается на теоретических и методологических положениях, разработанных отечественными авторами, нормативно-правовых документах стратегического планирования, предложениях, раскрывающих перспективы разработки и реализации мер по поддержке отечественного автопрома.

Влиянию санкций на автомобильный рынок посвящено множество исследований, проведенных отечественными авторами, например, Рачковым С.А. [1], Вертоградовым В.А. [2], Лейзиным И.Б. [3], Догузовым Г.Т. [4], Резвановой А.Ю. [5] и другими.

2. Результаты и обсуждения

Специфика функционирования автопромышленных предприятий обусловлена особенностями и условиями их внутренней и внешней среды. Автопромышленные предприятия в современных условиях функционируют именно под влиянием различных факторов внутренней и внешней среды, приспособляясь к новым, более жестким условиям.

Итак, внешняя среда автопромышленных предприятий представлена потребителями продукции, органами государственной власти и поставщиками компонентов для производства. Современные условия для автопромышленных предприятий со стороны внешней среды, следующие [6]:

- со стороны потребителей наметилась тенденция снижения уровня покупательской способности. Прежде всего, автопромышленные предприятия остро зависят от уровня реальных доходов населения, которые, в настоящее время, сокращаются;
- со стороны поставщиков компонентов для производства также отмечаем нестабильность. Прежде всего, нестабильности подвержены цены на сырье — ввиду высокой волатильности цен на мировых рынках, а также постоянном повышении цен на ГСМ, что приводит к увеличению транспортных расходов (ввиду больших потребностей автопромышленных предприятий в сырьевом ресурсе);

- со стороны государства отмечаем ужесточение налоговой политики по отношению к автопромышленным предприятиям. В частности, это относится к ужесточению различных экологических сборов, существенному повышению требований к безопасности, что приводит к росту себестоимости автомобиля на выходе.

Внутренняя среда промышленных предприятий представлена следующими элементами: персонал, капитал, средства производства и информация. К условиям функционирования автопромышленных предприятий со стороны внутренней среды относятся [7]:

- Со стороны персонала: в современных условиях автопромышленные предприятия предоставляют значительное число рабочих мест. Однако, текучесть персонала высока, ввиду того что отрасль не является приоритетной для населения, а основные производства сосредоточены, преимущественно, в моногородах, что позволяет поддерживать относительную устойчивость рабочей силы.
- Со стороны капитала наблюдается сокращение инвестиций в автопромышленные предприятия несырьевого сектора экономики. Причина сокращения состоит в падении инвестиционной привлекательности автопромышленных предприятий. В особенности, на фоне обострения ситуации на мировых рынках в феврале — марте 2020 года.
- В современных условиях для успешного функционирования автопромышленные предприятия должны использовать передовые информационные технологии. В особенности, это относится к обеспечению продаж — поэтому на автопромышленных предприятиях активно внедряются системы CRM.

Условия внутренней и внешней среды автопромышленных предприятий приводят к появлению специфичных особенностей их функционирования. К основным особенностям функционирования можно отнести [8]:

1. Особенность в поиске баланса между загрузкой производственных мощностей и конечными продажами приводит к появлению избыточных товарных запасов на складах автопромышленных предприятий.
2. Загрузка производственных мощностей тесно связана и с обеспечением работой сдельных работников. Недостаточные объемы производства приводят к высокой текучести кадров.
3. Еще одной особенностью является то, что в настоящее время предприятия любыми способами стремятся минимизировать налоговую нагрузку.
4. Особенностью автопромышленных предприятий со стороны внешней среды также является стремление государства к минимизации вредных выбросов. Однако, в современных условиях на переоборудование у предприятий попросту нет свободных средств.
5. Несмотря на то, что большинство автопромышленных предприятий — это крупные предприятия с числом работников больше 500 человек, они, в современных условиях, испытывают нехватку капитала как фактора производства. Поэтому модернизация на автопромышленных предприятиях проходит крайне медленными темпами, препятствуя их развитию.

Отрасль автомобилестроения является важной в контексте развития реального сектора экономики, поэтому не обходится без государственного вмешательства. Несмотря на глобальный характер, автомобильная промышленность в значительной степени регулируется правительствами. Основная роль государства заключается в определении степени выхода иностранных компаний на внутренний рынок, включая строительство производственных предприятий и создание различных видов поддержки отечественных компаний [9].

Что касается развитых стран, экономический кризис 2008–2009 годов четко продемонстрировал важность автомобильной промышленности для национальной экономики: ни одна отрасль не может регулировать отрасль реального сектора, если она не относится к оборонной отрасли. В Соединенных Штатах для поддержания этой крупнейшей обрабатывающей промышленности Конгресс выделил беспрецедентные суммы для поддержки сектора для погашения кредитов и обязательств компаний Большой тройки (GM, Ford, Chrysler), некоторые из которых объявили о банкротстве. В Европе компании также получили кредитную поддержку и гарантии, однако для увеличения объема продаж были предоставлены стимулы для утилизации подержанных автомобилей и покупки новых, более экологически чистых автомобилей [10].

Как уже было сказано, после начала СВО Россию постепенно начали покидать автомобильные компании. Компания Renault, которая владела большей частью АО «АвтоВАЗ», покинула страну, продав свои активы АвтоВАЗу. В свою очередь АвтоВАЗ, с февраля по апрель испытывал трудности с комплектующими для автомобилей, что повлекло за собой остановки производства².

Также, в марте 2022 перестала вести производственную деятельность группа Volkswagen, крупный мировой немецкий автоконцерн. Компания остановила завод, а затем в октябре, объявила о том, что ищут покупателя на свой завод в Калужской области.

Большое количество компаний также либо совсем ушли с рынка, либо приостановили свою деятельность, что повлекло за собой рост цен на оставшиеся у дилеров автомобили, потому как новые автомобили не поставляются и дилеры, в связи с низким предложением не могут обеспечить спрос.

Помимо этого, остановились и многие предприятия, связанные с производством автомобильных запчастей и комплектующих в России. В частности, Компания Michelin с 14 марта приостановила производство шин на заводе в подмосковном Давыдово, а также ввоз новой продукции в Россию³.

Тем не менее любая катастрофа зачастую приносит новые возможности, так за 2022 год произошел рост спроса на автомобили Китайских производителей, таких как Chery, Geely, Haval. Безусловно последние события, стали для Китайских производителей возможностью занять большую долю Российского автомобильного рынка, этому способствует хорошее развитие торговых отношений между Россией и Китаем [10].

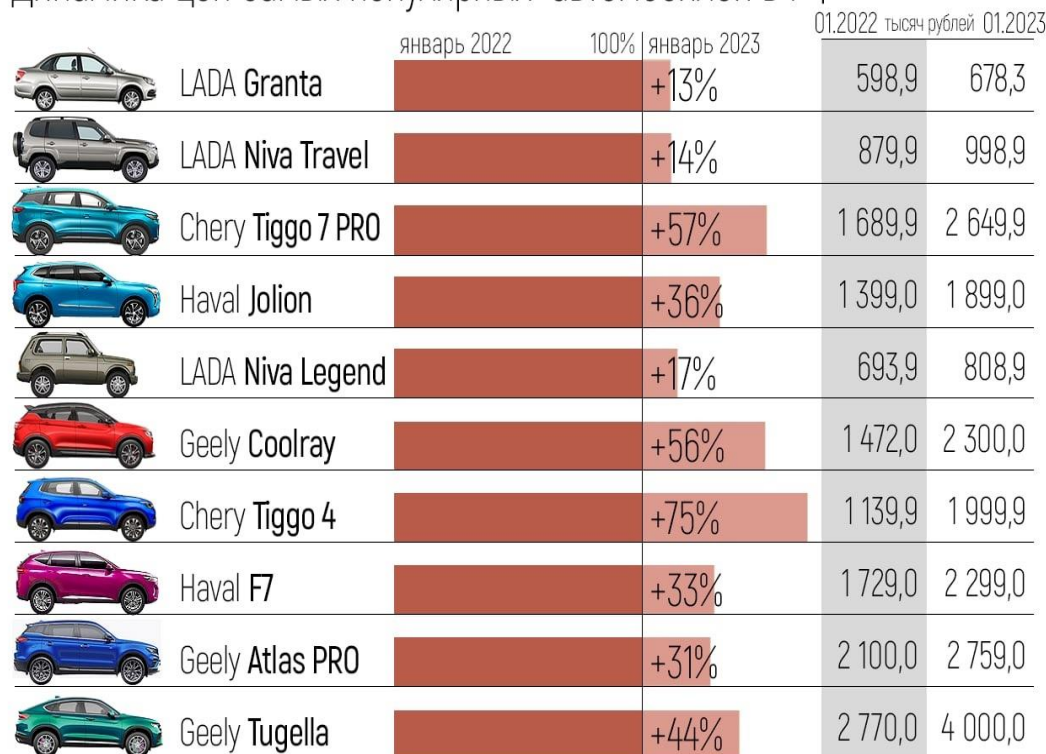
Рассмотрим динамику цен на самые популярные автомобили в Российской Федерации за год, с Января 2022 по Январь 2023 года, динамика представлена на рисунке ниже.

² Renault уходит из России: что будет с автомобилями, заводом в Москве и АвтоВАЗом — читайте в разделе Разбор в Журнале Авто.ру (auto.ru) [Электронный ресурс] // URL: mag.auto.ru (дата обращения: 09.02.2023).

³ Санкции и их влияние на автомобильную отрасль России. Хроника событий с 24 февраля | АВТОСТАТ (autostat.ru) [Электронный ресурс] // URL: www.autostat.ru (дата обращения: 08.02.2023).



Динамика цен самых популярных* автомобилей в РФ



* из тех, которые производятся и официально поставляются.

Источник: «Цена Авто», ППК

www.autostat.ru

Рисунок 1. Динамика цен на самые популярные авто в РФ⁴

Как можно увидеть на рисунке средний рост цены автомобиля составил около 38 процентов. Все позиции между собой делят АвтоВАЗ и Китайские бренды, которые несмотря на рост в цене, все еще остаются привлекательными по цене.

Рассмотрим какие компании и из каких регионов покинули рынок более детально. После событий 24 февраля ушли с Российского рынка такие компании, как [11]:

1. Американский концерн: Cadillac, Chevrolet, Jeep, Tesla, Harley-Davidson, Nissan, Infiniti.
2. VAG: Фольксваген, Шкода, Ауди, Порше, Бентли, Ламборгини, Дукати.
3. Также премиальные марки Евросоюза: Ауди, БМВ, Мерседес.
4. Японские бренды — Тойота и Лексус и другие.

Помимо того, что были завершены поставки автомобилей и запчастей, многие из этих производителей закрыли заводы на территории России, например Шкода остановила деятельность на заводах в Калуге и Нижнем Новгороде, там выпускались такие модели как «Рапид», «Октавия», «Кодиак», «Карок».

⁴ АВТОСТАТ [Электронный ресурс] // URL: Аналитическое агентство АВТОСТАТ (autostat.ru) (дата обращения: 10.02.2023).

В связи с данными изменениями в России улучшается ситуация на отечественном автомобильном производстве. Эти события в первую очередь повлияли на рост цен в автомобильном секторе, а именно подорожали все эти автомобили и их запчасти. Это открыло пространство для предпринимателей, которые возят автомобили с других стран в Россию, зачастую купить автомобиль условно в Дубай или Японии, перевезти его, заплатить все расходы, связанные с перевозкой и оформлением дешевле нежели купить автомобиль в России.

Управление компании BMW не изъявляли желание уйти с автомобильного рынка РФ, однако причиной приостановки деятельности стал санкционный пакет на ввоз предметов роскоши в РФ.

Таким образом BMW может поставлять в Россию только несколько выпускаемых моделей, а именно модели первой серии не в полной комплектации, базовые версии седана и купе 2 серии.

1 марта BMW объявило, что стараются сохранить сотрудничество и в полной мере выполняют гарантийные обязательства. Они продолжили сервисное обслуживание с соблюдением всех прежних стандартов.

Рассмотрим динамику цен на определённые модели:

Таблица 1

Динамика цен на модели БМВ после 24 февраля [12]

Модель	Динамика цен
BMW 2 Gran Coupe	Увеличение на 460 тысяч рублей.
BMW 2 Coupe	Увеличение на 600 тысяч рублей
BMW 5 серии	+ 870 тысяч рублей
BMW M8 (Coupe, Cabrio, Gran Coupe) — Максимальный рост среди моделей	Подорожали на 2 миллиона 250 тысяч рублей

Выводы

В связи с санкциями автомобильный рынок стал медленнее развиваться не только в России, но и по всему миру в целом. Однако для России проявились самые большие темпы роста цен. В настоящее время Тойота уже вернулась на рынок РФ, а остальные заводы нашли замены импортным запчастям и скорректировали планы производства. Тем не менее при прочих равных условиях резонанс санкций ослабевает, бренды будут возвращаться на Российский рынок, если России удастся сохранить положительную динамику валютной разницы между долларом и рублём, то машины со временем должны стать дешевле чем были до СВО.

ЛИТЕРАТУРА

1. Рачков С.А. Факторы развития мировой автомобильной промышленности // Вестник Евразийской науки. — 2022 № 1. — URL: <https://esj.today/PDF/05ECVN122.pdf>.
2. Вертоградов В.А., Щелокова С.В., Иванчина А.А. Автомобильный рынок РФ: стратегии компаний и действия регуляторов (2009–2021) // Стратегии бизнеса. — 2022. — Т. 10. — № 2. — С. 33–41.

3. Лейзин И.Б., Неуструева А.С. Анализ автомобильного рынка России // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. — 2020. — № 7(49). — С. 118–124.
4. Догузов Г.Т. Анализ мирового рынка и производства легковых автомобилей в современных условиях // Московский экономический журнал. — 2021. — № 7. — С. 379–387.
5. Резванова А.Ю. Текущее состояние и перспективы развития российского автомобильного рынка // Наука молодых-наука будущего. — 2022. — С. 16–21.
6. Петрова Е.С. Автомобильный рынок России и его будущее // Транспорт и логистика устойчивого развития территорий, бизнеса, государства (драйверы роста, тренды и барьеры). — 2022. — С. 79–81.
7. Ефимов Д.С. Проблемы функционирования автомобильного рынка в условиях санкционного давления // Актуальные вопросы устойчивого развития государства, общества и экономики. — 2022. — С. 152–156.
8. Соколова Е.С., Леонтьева Л.С. Автомобильный рынок ЕАЭС: перспективы развития в новых экономических условиях // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. — 2022. — № 4. — С. 91–95.
9. Бутягина А.Ю., Шавкун Г.А. Анализ мирового и российского автомобильного рынка // Управление персоналом: реалии настоящего и возможности будущего. — 2022. — С. 490–496.
10. Солдатова С.С., Кобзев Д.А. Анализ влияния санкций на российский авторынок // Транспорт. Экономика. Социальная сфера (Актуальные проблемы и их решения). — 2022. — С. 221–225.
11. Мирзаханов Р.Н., Журавлева К.В. Развитие автотранспортной промышленности в условиях санкций // Вестник науки. — 2022. — Т. 2. — № 6(51). — С. 106–115.
12. Белов А.С., Карпова Е.Г. Последствия антироссийских санкций для отечественного рынка автомобилестроения // Теория и практика общественного развития. — 2022. — № 12(178). — С. 16–20.

Kondratiev Anton Vitalievich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: anton2016@yandex.ru

Lazarev Borislav Aleksandrovich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: lazabor2001@gmail.com

Abdulragimov Israil Abdulaliovich

K.G. Razumovsky Moscow State University of Technology and Management (First Cossack University), Moscow, Russia
E-mail: i.abdulragimov@mgutm.ru

Economic sanctions as the reasons for the destabilization of the automotive market in Russia

Abstract. Within the framework of this article, the features of the development of the Russian automotive market in the conditions of sanctions pressure from a number of states are analyzed. According to the author, the automotive industry is important in the context of the development of the real sector of the economy. In this regard, it is largely subject to state regulation. Thus, the main role of the state is to determine the extent to which foreign companies enter the domestic market, including the construction of manufacturing enterprises and the creation of various types of support for domestic companies. The automotive industry has undergone particular changes over the past year due to the imposition of sanctions after the start of the NWO. A large number of companies also either completely left the market or suspended their activities, which led to an increase in prices for cars remaining with dealers, because new cars are not supplied and dealers, due to low supply, cannot meet demand. However, despite this fact, it is impossible to say that the sanctions had only a negative impact on the automotive industry. For example, the author notes that in 2022 there was an increase in demand for cars from Chinese manufacturers such as Chery, Geely, Haval, which, in turn, has a positive effect on trade relations between Russia and China. In addition, the article provides statistical data on the dynamics of prices for the most popular cars in Russia, as well as for BMW models after February 24th. The final part of the article is devoted to the conclusions formulated by the author regarding the impact of sanctions on the prospects for the Russian automotive market.

Keywords: automotive industry; sanctions; trade relations; economic sanctions; market destabilization; economic security; automobile concerns; government regulation