

## ОТРАСЛЕВАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

**Фронтиры развития автопроизводства в РФ в условиях адаптации к новым вызовам****Frontiers of Automotive Industry Development in the Russian Federation in Terms of Adaptation to New Challenges**

DOI: 10.12737/2306-627X-2024-13-5-9-13

Получено: 08 августа 2024 г. / Одобрено: 11 сентября 2024 г. / Опубликовано: 25 октября 2024 г.

**Камбердиев Б.А.**

Аспирант кафедры национальной экономики, ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы», Россия, 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, e-mail: kamberdiev1997@yandex.ru

**Kamberdiev B.A.**

Postgraduate Student, Department of National Economics, Patrice Lumumba Peoples' Friendship University of Russia, 6, Miklukho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia, e-mail: kamberdiev1997@yandex.ru

**Аннотация**

Автомобильная отрасль – одна из основных в машиностроении. На нее приходится большая доля капиталовложений. Конвейерная система сборки, получившая в свое время широкое распространение именно в этой отрасли, кардинально изменила всю индустрию XX в. Мультипликативный эффект автопроизводства делает отрасль «локомотивом» экономики. Автомобильная промышленность является сегодня одним из фронтиров в развитии экономики нашей страны. Цель исследования: анализ ситуации на российском авторынке и оценка перспектив в развитии российской автомобильной отрасли в условиях последствий пандемии COVID-19 и усиления санкционных ограничений со стороны недружественных стран. В процессе работы над исследованием использовались методы анализа, синтеза, описания, сравнительный, проблемный, логистический и динамический методы. По результатам исследования были сделаны следующие выводы: автомобильная отрасль играет существенную роль в процессах глобализации современной экономики. Однако разрыв логистических цепочек негативно отразился на положении в отечественной автомобильной промышленности и потребительском рынке, привел к сокращению производства и росту безработицы в этой отрасли. Выход из сложившейся ситуации – в переориентации отечественного автопроизводства на сотрудничество с компаниями из дружественных стран, таких как Китай, налаживание логистических цепочек через страны-посредники, например, Казахстан, но с поправкой на минимизацию затрат. Важную роль в решении данной проблемы может сыграть разработка и реализация механизма импортозамещения в производстве отечественных автомобилей, в том числе электрокаров. Новизна исследования состоит в том, что предложенные фронтиры в стабилизации российского автопроизводства выявлены с учетом воздействия как внешних, так и внутренних факторов в современных условиях волатильной экономической ситуации, вызванной реакцией недружественных стран в отношении России.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность, нестабильная экономическая ситуация, новые вызовы, экономические санкции, фронтиры, адаптация, импортозамещение.

**Введение**

В России автопроизводство традиционно являлось крупнейшей отраслью отечественного машиностроения. Однако по итогам 2023 г. автомобильная промышленность произвела только около 20% продукции всего российского машиностроения. В ВВП РФ на автопроизводство приходилось около 2%. В структуре российского авторынка в 2023 г. продажи отечественных автомобилей составили только 32% [13]. Данная экономическая ситуация, прежде всего, является результатом западного санкционного воздействия.

Цель исследования – определить пути развития автомобильной отрасли в условиях последствий пан-

**Abstract**

The automotive industry is one of the main industries in mechanical engineering. It accounts for a large share of capital investments. The conveyor assembly system, which was widely used in this industry at the time, radically changed the entire industry of the XX century. The multiplicative effect of car production makes the industry the "locomotive" of the economy. The automotive industry is today one of the frontiers in the development of our country's economy. The purpose of the study is to analyze the situation in the Russian car market and assess the prospects for the development of the Russian automotive industry in the context of the consequences of the COVID-19 pandemic and the strengthening of sanctions restrictions by unfriendly countries. In the process of working on the study, methods of analysis, synthesis, description, comparative, problematic, logistic and dynamic methods were used. According to the results of the study, the following conclusions were drawn: the automotive industry plays an essential role in the processes of globalization of the modern economy. However, the disruption of logistics chains had a negative impact on the situation in the domestic automotive industry and the consumer market, led to a reduction in production and an increase in unemployment in this industry. The way out of this situation is to reorient domestic car production to cooperate with companies from friendly countries, such as China, and establish logistics chains through intermediary countries, such as Kazakhstan, but adjusted for minimizing costs. An important role in solving this problem can be played by the development and implementation of an import substitution mechanism in the production of domestic cars, including electric cars. The novelty of the study lies in the fact that the proposed frontiers in the stabilization of Russian automotive production have been identified taking into account the impact of both external and internal factors in the current volatile economic situation caused by the reaction of unfriendly countries towards Russia.

**Keywords:** automotive industry, unstable economic situation, new challenges, economic sanctions, frontiers, adaptation, import substitution.

демии COVID-19 и экономических санкций со стороны недружественных стран.

**Задачи:**

- 1) провести анализ деятельности автопроизводства в России на современном этапе;
- 2) выявить причины низкого экономического эффекта в автопроизводстве в период постковидных и санкционных ограничений и предложить направления по их преодолению.

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что сегодня наиболее важной задачей для автомобильной отрасли в России является поиск путей выхода из сложившейся санкционной ситуации.

В исследовании представлен анализ современного состояния автомобильной промышленности. Определены фронтиры ее развития.

### Материалы и методы

Анализу состояния автомобильной отрасли в экономике РФ на современном этапе посвящено много исследований. При написании работы автор опирался на результаты монографических исследований известных авторов, научные статьи в специализированных изданиях. Н.Н. Калмыков, А.П. Исаев, М.Ю. Елсуков, И.Ф. Фомин [4] определяют достаточно важное место автомобильной промышленности в российской экономической системе, проводя анализ тенденций развития отечественного автомобилестроения. Г.П. Оксютик [1] доказывает несомненное влияние на динамику отечественного автопроизводства иностранных инвестиций, приводит неоднозначную оценку данного фактора. Е.Ю. Прокофьева [2], анализируя структуру отечественной автомобильной промышленности, дает характеристику базы, служащей основой для управления автопроизводством. Однако в современной исследовательской литературе практически нет работ, уделяющих системное внимание определению фронтиров по адаптации автопроизводства в РФ к нестабильным экономическим условиям.

Основу базы информации составили данные Федеральной службы государственной статистики [12], нормативно-правовые и аналитические материалы [9; 14; 15], данные официальных интернет-источников [7; 10].

В процессе научного исследования использовался метод анализа первичной информации по автомобильной отрасли российской экономики за период 2001–2023 гг., представленной на официальных статистических сайтах [7; 11]. Проведен аналитический обзор автомобильного рынка и специализированной базы данных российских автомобильных компаний [6].

Для обобщения данных, полученных в ходе исследования информации, применялся метод синтеза, который наряду с методом описания имеет непревзойденное значение в определении места автомобильной отрасли в российской экономической системе. Для раскрытия влияния последствий пандемии COVID-19 и западных санкций на отечественный автомобильный рынок использовался сравнительный метод при проведении мониторинговых исследований печатных и электронных специализированных изданий [8; 13]. Для определения проблемы исследования и выявления фронтиров в преодолении кризисных явлений в автопроизводстве

использовались проблемный, логистический и динамический методы.

### Результаты исследования

На развитие отечественной автоиндустрии оказывают влияние макроэкономические факторы. Нестабильный характер производства автомобилей в России за период с 2001 по 2023 г. представлен на рис. 1.

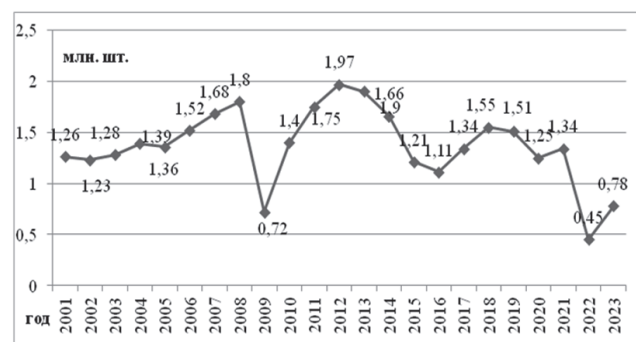


Рис. 1. Производство автомобилей в России

Источник: Составлено автором по статистическим данным [7].

Минимальные значения в производстве автомобилей в России совпадают с периодом мирового экономического кризиса 2008–2009 гг., годами объявления экономических санкций недружественными странами и пандемией COVID-19.

С началом эпохи глобализации на рубеже XX–XXI вв. в экономике нашей страны увеличивался процент иностранного капитала, в том числе и в автопроизводстве [1]. Причина этого – низкая конкурентоспособность отечественной продукции. Иномарка, сделанная в России, была обычным явлением. Степень локализации доходила до производства полного цикла [6].

Многие иностранные производители считали целесообразным вкладываться в собственные заводы на территории РФ, поэтому ряд заводов, специализирующихся на сборке, функционировал на основе свободного капитала инвесторов [4]. Например, АВТОВАЗ выпускал автомобили, во многом состоящие из комплектующих импортного производства или изготовленных на заводах иностранных инвесторов в России. Так, доля валютных комплектующих «весты» доходила до 53%, у «икс-рея» — до 78% [1]. Единственным автомобилем, собранным полностью из отечественных компонентов, могла быть только «Нива» в комплектации 1990-х гг.

Важную роль в стабилизации динамики автопроизводства играет государство. Вступление России в ВТО наряду с расширением экономических возмож-

ностей привело к уменьшению привлекательности локализованной автосборки в России [10] после снижения организацией таможенных пошлин на ввоз продукции. Выход был найден в следующем: был введен утилизационный сбор, т.е. производители с продажи автомобиля отчисляли государству компенсацию за его будущую утилизацию [15]. Государство, в свою очередь, предоставляло дотации на покупку новой машины российской сборки автовладельцу, утилизовавшему свой старый автомобиль. Реализация данных мероприятий привела к преодолению стагнации.

Кризисными явлениями для автомобильной отрасли стали последствия пандемии COVID-19. Доходы населения снизились из-за приостановки производства во многих отраслях. В 2020 г. спрос на легковые автомобили уменьшился на 17,4%, на автобусы и микроавтобусы – на 18% [11]. При этом наблюдался рост спроса на коммерческие услуги автотранспорта в сфере междугородних грузоперевозок и служб доставки. Для стабилизации ситуации государство включило автомобильную сферу в список пострадавших [5]. Льготы, предоставленные Банком России, достаточно активно заинтересовали как потребителей, так и локализованных производителей.

Политическая реакция недружественных стран на спецоперацию российских войск стала новым вызовом для отечественной автомобильной промышленности. Прежние партнеры покинули российское экономическое пространство.

На российском авторынке резко увеличились продажи китайских брендов. Переориентация сотрудничества на китайских автопроизводителей может стать ещё одним фронтиром для улучшения данной ситуации.

Динамика продаж новых легковых автомобилей на российском авторынке представлена на рис. 2.

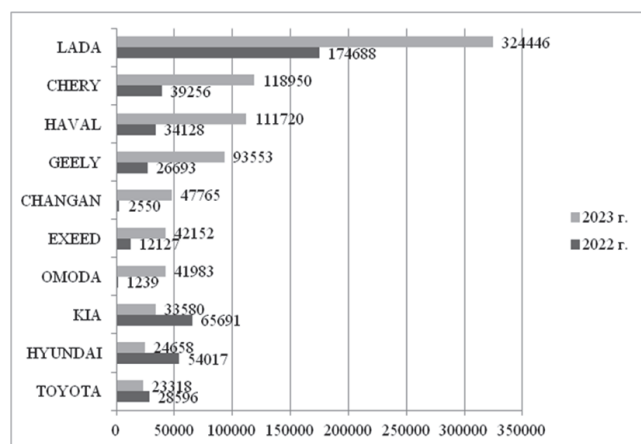


Рис. 2. Продажи новых легковых автомобилей на российском авторынке

Источник: Составлено автором по статистическим данным [7].

Продажи Geely выросли на 250%, до 93 553 машин, Haval – на 227%, до 111 720 автомобилей, Chery – на 203%, до 118 950 штук.

Западные санкции повлияли и на ситуацию с послепродажным обслуживанием автомобилей. Поставки запасных частей к иномаркам из недружественных стран прекратились. Проблема может быть сглажена через изменения в логистической цепочке поставок. Запчасти к иномаркам сервисные центры могут доставлять через Казахстан. Формально данная страна территориально близко к нам расположена. Кроме того, Россия и Казахстан возобновляют железнодорожное сообщение. Конечно, с точки зрения логистики поставки водным транспортом дешевле, но в конкретном случае это будет более затратно. Для Казахстана данная экономическая ситуация может стать весьма привлекательной. В любом случае для российского потребителя обслуживание автомобиля станет дороже, так как в его стоимость будут включены транспортные издержки, да и по времени ремонт или замена запчастей будут проводиться недостаточно оперативно.

Рынок грузовых автомобилей в России, в отличие от легковых, не такой широкий. Мощности сборки иностранных марок до кризисного 2022 г. здесь были относительно невелики [6], поэтому лидерами были отечественные производители ГАЗ и КамАЗ.

Показатели производства грузовых автомобилей на российских заводах по итогам 2023 г. представлены на рис. 3, наглядно демонстрирующем лидерство компании КамАЗ.

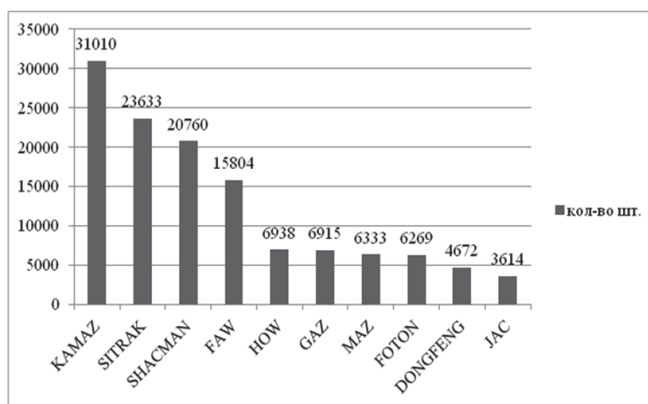


Рис. 3. Продажи грузовых автомобилей на российском авторынке

Источник: Составлено автором по статистическим данным [7].

Высокий уровень производственной самостоятельности компании КамАЗ позволяет ей удерживать лидерство в данном сегменте.

Загрязнение окружающей среды сегодня остается одним из вызовов человечеству. Этому способствуют выбросы выхлопных газов автомобилей. В данной ситуации многие автомобильные компании нала-

дили производство электрокаров. В 2023 г. на российском авторынке было реализовано 14 089 электрокаров, в 4,7 раза больше, чем в 2022 г. [7]. Одним из фронтиров в развитии отечественной автомобильной отрасли может стать производство высокотехнологичных автомобилей, в том числе электромобилей, в продажах которых на российском авторынке в 2023 г. отечественная марка *Evolvate* вышла на 2-е место. Развитие данного фронта положительно повлияет не только на решение экологической проблемы, но и на динамику национального автопроизводства, изменяя потребительскую корзину российского автомобилиста и предоставляя новые рабочие места.

Общественный транспорт в данном направлении представлен микроавтобусами *GAZelle e-NN*, электробусами *Next Electro 7720* («СпецАвтоИнжиниринг»), ЛиАЗ-6274, КамАЗ-6282, *e-Cityax 12*, *Volgabus* [10]. Но при этом большинство аналитиков в развитии данного фронта также склоняются в пользу солидной государственной поддержки [4]. Инфраструктура для эксплуатации данного вида транспорта удовлетворительно развита только в Москве и Петербурге. Поэтому данному направлению следует уделять комплексное внимание.

Стабильная и достаточно низкая цена на бензин на отечественном рынке [5] и скачкообразный рост цен как на иномарки, так и на отечественные автомобили, обратили внимание отечественного автомобилиста на такую услугу, как каршеринг. Пользоваться арендой автомобилей вначале было не всегда удобно, до ближайшего автомобиля приходилось подчас добираться на общественном транспорте. Москва приняла новый вызов, и сегодня – это самый развитый по услугам каршеринга город в мире. Данная тенденция способствует увеличению объёма продаж легковых автомобилей в *b2b*-сегменте.

Итак, автомобильная промышленность сегодня переживает непростые времена. Для достойного выхода из сложившейся ситуации российские автопром и авторынок ставят перед собой цели, связанные с выбором наиболее оптимальных направлений адаптивного развития, как в производстве автомобилей и их комплектующих, так и в максимальном удовлетворении запросов потребителей.

### Обсуждение

Итак, российская автомобильная промышленность оперативно справилась с последствиями пандемии *COVID-19*. Сегодня новым вызовом в ее развитии являются западные санкции. Ситуация усугубляется значительной зависимостью российского автопрома от иностранных инвесторов, что также подтверждается в исследовании Г.П. Оксютик [1].

Учитывая высокую затратность в преодолении кризисных явлений, российские исследователи особое внимание уделяют господдержке этого сектора. Так, Е.Ю. Прокофьева [2] отмечает, что поддержка со стороны государства поможет стабилизировать не только автопроизводство, но и рынок. В исследовании Н.Н. Калмыкова, А.П. Исаева, М.Ю. Елсукова, И.Ф. Фомина [4] представлены аналогичные выводы, при этом аналитики акцентируют внимание только на констатации факта господдержки. Результаты, полученные в представленном исследовании, подтверждают выводы вышеперечисленных ученых.

Большинство исследователей, в том числе и А.А. Закревская [3], высказывали предположение, что трудности в функционировании российского автопроизводства будут преодолены российской автомобильной отраслью в 2022 г., так как постковидные ограничения останутся в прошлом. Но политические вызовы внесли свои коррективы.

Автором данного исследования обосновывается, что решающую роль в преодолении современной неблагоприятной ситуации в российской автомобильной промышленности играет определение фронтиров развития автопроизводства для адаптации в условиях экономической и политической нестабильности.

### Заключение

В ходе исследования был проведен анализ деятельности автопроизводства в России, определено место автомобильной промышленности в экономике страны, выявлены факторы, влияющие на сохранение результативности отечественного автопрома в современных условиях.

Итогом работы могут служить следующие выводы. Адаптация автопроизводства к нестабильной внешней среде сегодня имеет очень большое значение.

Главными фронтами выхода из сложной ситуации, сложившейся в отечественной автомобильной отрасли, являются импортозамещение, производство инновационных электромобилей, переориентация сегментов логистических цепочек на китайские компании, сотрудничество с казахскими поставщиками.

Теоретическая значимость исследования заключается в совершенствовании теории адаптивного развития автомобильной отрасли. Практическая значимость исследования: представленные фронтиры развития автопроизводства в РФ могут быть использованы в разработке мер по выведению данной отрасли экономики из кризисного состояния.

При адаптации отечественного автопроизводства к новым вызовам экономические всплески уже не будут иметь неблагоприятных последствий.



## Литература

1. Оксютик Г.П. Иностранные инвестиции в России [Текст] / Г.П. Оксютик. — СПб.: Изд-во СПбУУиЭ, 2014. — 220 с.
2. Прокофьева Е.Ю. Отечественная автомобильная промышленность: этапы развития, структура и организация управления, научно-исследовательская база (1896–1991) [Текст] / Е.Ю. Прокофьева. — Самара: Ас Гард, 2010. — 289 с.
3. Закревская Я.А. Автомобильная промышленность России на современном этапе [Текст] / Я.А. Закревская // Образование и право. — 2020. — № 7. — С. 178–184.
4. Калмыков Н.Н. О стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2025 г. [Текст] / Н.Н. Калмыков, А.П. Исаев, М.Ю. Елсуков [и др.] // Вопросы инновационной экономики. — 2019. — № 9 (2). — С. 515–530.
5. Сигиневич Д.А. Нефтегазохимическая отрасль в условиях пандемии COVID-19 [Текст] / Д.А. Сигиневич // Инновации и инвестиции. — 2020. — № 7. — С. 234–238.
6. Автомобильная отрасль включена в перечень пострадавших от коронавируса [Электронный ресурс]. — URL: <https://news.drom.ru/77986.html> (дата обращения: 05.08.2024).
7. Аналитическое агентство «Автостат» [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/56543> (дата обращения: 05.08.2024).
8. Association of European Businesses [Электронный ресурс]. — URL: <https://aebus.ru> (дата обращения: 05.08.2024).
9. Auto.vercity [Электронный ресурс]. — URL: <https://auto.vercity.ru> (дата обращения: 05.08.2024).
10. Газета «Ведомости» [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.vedomosti.ru/economics> (дата обращения: 05.08.2024).
11. Министерство промышленности и торговли России [Электронный ресурс] — URL: <https://web.archive.org/web/20210421003935/https://www.minpromtorg.gov.ru> (дата обращения: 04.08.2024).
12. Российский статистический ежегодник. 2023 [Электронный ресурс]. — URL: <https://studylib.ru/doc/6526371/ejegodnik-2023> (дата обращения: 05.08.2024).
13. RTVI [Электронный ресурс]. — URL: <https://rtvi.com/news/> (дата обращения: 05.08.2024).
14. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года (2022) [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405963861> (дата обращения: 05.08.2024).
15. Федеральный закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «Об отходах производства и потребления» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022). Статья 24.1. Утилизационный сбор [Электронный ресурс]. — URL: <https://duma.consultant.ru/documents/1102960> (дата обращения: 12.05.2024).

## References

1. Oksyutik G.P. Foreign investments in Russia. St. Petersburg: SPBUUE, 2014. 220 p. (in Russian)
2. Prokof'eva E.Yu. The domestic automotive industry: stages of development, structure and organization of management, research base (1896–1991). Samara: As Gard, 2010. 289 p. (in Russian)
3. Zakrevskaya Ya.A. The automotive industry of Russia at the present stage. *Obrazovanie i pravo* [Education and law], 2020, no. 7, pp. 178–184. (in Russian)
4. Kalmy'kov N.N., Isaev A.P., Elsukov M.Yu., Hodachek V.M., Fomin I.F. On the strategy for the development of the automotive industry for the period up to 2025. *Issues of innovative economics* [Voprosy' innovacionnoj e'konomiki], 2019, no. 9 (2), pp. 515–530. (in Russian)
5. Siginovich D.A. The petrochemical industry in the context of the COVID-19 pandemic. *Innovations and investments* [Innovacii i investicii], 2020, no. 7, pp. 234–238. (in Russian)
6. *Avtomobil'naya otrasl' vklyuchena v perechen' posttradvshix ot koronavirusa* [The automotive industry is included in the list of victims of coronavirus]. (in Russian). Available at: <https://news.drom.ru/77986.html> (accessed 08/05/2024).
7. *Analiticheskoe agentstvo Avtostat* [Analytical agency Autostat]. (in Russian) Available at: <https://www.autostat.ru/press-releases/56543> (accessed 08/05/2024).
8. Association of European Businesses. Available at: <https://aebus.ru> (accessed 08/05/2024).
9. Auto.vercity. (in Russian) Available at: <https://auto.vercity.ru> (accessed 08/05/2024).
10. *Gazeta «Vedomosti»* [Vedomosti newspaper]. (in Russian) Available at: <https://www.vedomosti.ru/economics> (accessed 08/05/2024).
11. *Ministerstvo promy'shlennosti i torgovli Rossii* [Ministry of Industry and Trade of Russia]. (in Russian) Available at: <https://web.archive.org/web/20210421003935/https://www.minpromtorg.gov.ru> (accessed 08/04/2024).
12. *Rossiiskij statisticheskij ezhegodnik. 2023* [Russian Statistical Yearbook. 2023]. (in Russian). Available at: <https://studylib.ru/doc/6526371/ejegodnik-2023> (accessed 08/05/2024).
13. RTVI. (in Russian). Available at: <https://rtvi.com/news/> (accessed 08/05/2024).
14. *Strategiya razvitiya avtomobil'noj promy'shlennosti Rossijskoj Federatsii do 2035 goda (2022)*. [Strategy for the development of the automotive industry of the Russian Federation until 2035 (2022)]. (in Russian). Available at: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405963861> (accessed 08/05/2024).
15. *Federal'ny'j zakon ot 24.06.1998 No. 89-FZ (red. ot 02.07.2021) "Ob othodah proizvodstva i potrebleniya"* (s izm. i dop., vstup. v silu s 01.03.2022). *Stat'ya 24.1. Utilizacionny'j sbor* [Federal Law No. 89-FZ of 06/24/1998 (as amended on 07/22/2021) "On Production and Consumption Waste" (with amendments and additions, intro. effective from 03/01/2022) Article 24.1. Recycling fee]. (in Russian). Available at: <https://duma.consultant.ru/documents/1102960> (accessed 05/12/2024).