

# Автомобильная промышленность России в современных реалиях — угрозы и возможности санкций

## Russian Automotive Industry in the Modern Real World — Threats and Opportunities for Sanctions

DOI 10.12737/2587-9111-2022-10-6-39-44

Получено: 29 сентября 2022 г. / Одобрено: 20 октября 2022 г. / Опубликовано: 23 декабря 2022 г.

### Бехзад Сабери

Аспирант кафедры национальной экономики экономического факультета, ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», Россия, 117198, г. Москва, ул. Миклохо-Маклая, д. 6  
e-mail: behzad.sabei@mail.ru

### Behzad Saberi

Postgraduate Student, Department of National Economics, Faculty of Economics, RUDN University, 6, Miklokho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia  
e-mail: behzad.sabei@mail.ru

### Палеев Д.Л.

Доцент кафедры национальной экономики экономического факультета, ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», Россия, 117198, г. Москва, ул. Миклохо-Маклая, д. 6  
e-mail: paleev\_dl@rudn.university

### Paleev D.L.

Associate Professor, Department of National Economics, Faculty of Economics, RUDN University, 6, Miklokho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia  
e-mail: paleev\_dl@rudn.university

### Аннотация

Введение экономических санкций затронуло большинство секторов российской экономики. Особенно пострадала автомобильная промышленность, где уход зарубежных фирм вызвал небывалое падение производства. Стремясь предотвратить кризисные эффекты в смежных секторах, государство вынуждено принимать встречные меры, однако четких планов дальнейшего развития автопрома пока нет. Сложившаяся ситуация еще не воспринимается как окончательный разрыв с привычными зарубежными партнерами. Ухудшение экономической ситуации в мире и заинтересованность европейских фирм в сотрудничестве с Россией оставляет надежды на смягчение санкций и восстановление прежних условий деятельности. Санкции воспринимаются в первую очередь как угроза, хотя в действительности они открывают новые возможности для возрождения национального технологически независимого автопрома. Однако на практике реализация таких возможностей требует организации комплексного долгосрочного межотраслевого планирования и развития промышленной международной кооперации с дружественными странами на новых принципах.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность, санкция, автокомпоненты, производство, продажи автомобилей, возможности, угрозы, Россия, экономика, иностранные автомобильные заводы.

**Введение.** Во многих странах автомобильная промышленность является стратегическим сектором экономики и локомотивом развития множества смежных отраслей. Российский автопром не является исключением, он во многом формирует производственный потенциал страны и обеспечивает работой тысячи людей. Поэтому на протяжении многих лет он поддерживается государством. В 2022 г. автомобильная отрасль пережила самое серьезное падение в своей новейшей истории. Остановлены практически все сборочные заводы иностранных компаний, выросли цены на продукцию, не хватает комплектующих для ремонта существующего автопарка. Последствия беспрецедентных экономических санкций против России активно обсуждаются в мировых СМИ. Перебои в цепочках поставок импортной продукции коснулись многих отраслей, но одной из наиболее пострадавших оказалась авто-

### Abstract

The introduction of economic sanctions affected most sectors of the Russian economy. Particularly affected was the automotive industry, where the departure of foreign firms caused an unprecedented drop in production. In an effort to prevent crisis effects in related sectors, the state is forced to take countermeasures, but there are no clear plans for the further development of the automotive industry yet. The current situation is not yet perceived as a final break with the usual foreign partners. The deteriorating economic situation in the world and the interest of European firms in cooperation with Russia leaves hopes for the easing of sanctions and the restoration of the previous conditions of activity. Sanctions are perceived primarily as a threat, although in reality they open up new opportunities for the revival of the national technologically independent auto industry. However, in practice, the realization of such opportunities requires the organization of complex long-term intersectoral planning and the development of industrial international cooperation with friendly countries on new principles.

**Keywords:** automotive industry, sanction, auto components, production, car sales, opportunities, threats, Russia, economy, foreign car factories.

мобильная промышленность. Стремясь сократить потребность в оборотном капитале, автопром традиционно работает без крупных запасов комплектующих, что делает его чрезвычайно зависимым от поставщиков. Любые нарушения в цепочке поставок могут вызвать сбои в производстве и резкому падению продаж. Несмотря на заверения представителей российских автопроизводителей о контроле над ситуацией, масштаб проблемы очень велик. Российские заводы останавливают конвейеры из-за нарушенной логистики, одновременно резко упал ввоз иномарок и комплектующих к ним. По данным Ассоциации европейского бизнеса АЕВ [1] продажи новых легковых автомобилей в России в июне 2022 г. составили 28 тыс., это в 6 раз (82,0%) меньше чем в июне 2021 г. На 81% упали продажи самого популярного в России отечественного бренда «Лада», близкие результаты показали зарубежные KIA

Таблица 1

## Продажи марок новых легковых автомобилей в России в июне 2022 г.

№	Марка	Июнь 2022 г.	Июнь 2021 г.	±%	Марка	Янв-Июнь 2022 г.	Янв-Июнь 2021 г.	±%
1	Avtovaz (Lada)	7484	40 096	-81	Avtovaz (Lada)	74 714	200 219	-63
2	KIA	3703	18 801	-80	KIA	45 571	108 344	-58
3	ГАЗ ком. авт.	2710	4637	-42	Hyundai	39 777	91 070	-56
4	Hyundai	2685	19 204	-86	Renault	28 246	70 068	-60
5	Renault	1834	13 265	-86	Toyota	18 554	46 655	-60
6	Haval	1637	3509	-53	ГАЗ ком. авт.	15 829	23 802	-33
7	УАЗ	1583	2816	-44	Skoda	14 649	52 791	-72
8	Geely	1027	2069	-50	VW	14 458	50 761	-72
9	VW	671	10 220	-93	Nissan	12 638	25 335	-50
10	Skoda	659	10 063	-93	Haval	11 652	16 235	-28
...					...			
	Всего	27 761	154 553	-82	Всего	370 228	870 749	-57,5

Источник: составлено автором по данным [1], [2].

и Hyundai. По динамике продаж практически все марки ушли в минус (табл. 1).

По данным Росстата [6], за первые четыре месяца 2022 г. с конвейеров сошло 264 тыс. легковых автомобилей, что на 47% ниже показателя за аналогичный период прошлого года (табл. 2). Спад производства в несколько раз следует рассматривать как очень существенный негативный фактор, значение которого продолжает нарастать. Очевидно, что падение выпуска конечной продукции больно ударит по всем цепочкам производителей материалов и комплектующих.

Положение в российском автопроме сложилось действительно тяжелое, но не безвыходное. Во всяком случае, все российские автозаводы работают над решением проблемы и на этом фоне в Минпромторге РФ [11] озвучили достаточно оптимистичный прогноз. Глава ведомства Денис Мантуров в ходе выступления в Госдуме заявил, что по итогам 2022 г. снижение рынка и производства будет порядка 50%. С одной стороны, новых автомобилей в стране продадут даже меньше, чем в кризисные 1998 и 1999 гг., но с другой это лучше чем можно было ожидать из статистики Ассоциации европейского бизнеса АЕВ (табл. 1).

По данным Международной организации производителей автомобилей (ОИСА), спад автопроизводства в пандемию (2020 г.) был намного меньше, чем относительно короткий период санкций (рисунк). 2022 г. для автоотрасли прошел под знаком тотального дефицита и беспрецедентного роста цен, ряд специалистов говорят о самом тяжелом кризисе в истории автомобильной промышленности России. Сегодня большинство заводов оказались в глубокой летаргии. Петербургский автокластер

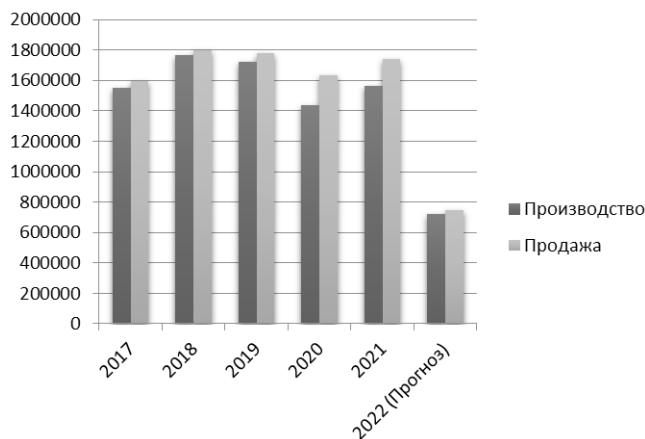
Таблица 2

## Производство автомобилей в России в 2022 г.

Марка авто	Январь	Февраль	Март	Апрель	Итого
Lada	24 790	27 854	8464	5256	66 364
KIA	6761	8082	6879	5775	27 497
Renault	10 248	13 016	2715	1045	27 024
Volkswagon	7964	10 763	3921	—	22 648
Haval	4071	4965	4796	2418	16 250
Камаз	3368	4119	4099	3845	15 431
Газ	1985	6921	5658	348	14 912
Toyota	5556	5182	921	—	11 659
Nissan	4413	4698	1707	—	10 818
Hyundai	2124	3706	2809	1185	9824
Vaz	68	2533	2341	2569	7511
Mitsubishi	2217	2849	896	128	6090
Mazda	576	1965	1206	835	4582
Ford	1425	1720	511	34	3690
Mercedes-Benz	1233	1289	—	—	2522
Урал	258	697	743	514	2212
ПАЗ	228	682	510	496	1916
BMW	657	934	45	—	1 636
Peugeot	397	315	401	300	1 413
Citroen	363	219	277	279	1 138
Volvo	429	610	—	—	1 039
Isuzu	122	292	380	210	1004
ВИС	331	309	260	92	992
Genesis	192	175	215	167	749
НефАЗ	137	185	132	124	578
Общее производство	104 242	127 093	56 345	33 577	321 257

Источник: составлено автором по Интернет-портал VERcity [7].

(Hyundai, Nissan, Toyota) пока не обозначил сроки возобновления работы, Nissan заморозил деятельность в России до весны 2023 г. Volkswagen: перестал собирать в Нижнем Новгороде автомобили Skoda и Volkswagen. Неясна и судьба автозавода под Калу-



**Рис. 1.** Производства и продажи всех видов автомобилей в России 2019–2022 гг.

*Источник:* Составлено автором по International Organization of Motor Vehicle Manufacturers [13].

гой и соседнего предприятия Stellantis, где выпускали Peugeot, Citroen, Opel, Mitsubishi. Болезненным ударом стал полный уход марки Renault, что остановило как производственные линии АВТОВАЗа (модели Logan и Sandero), а также близкие им Lada Largus и XRAY. В России на предприятиях Renault [12] работало около 45 000 сотрудников. Хотя все активы компания передала местным партнерам, возможность продолжения самостоятельного производства пока вызывает большие сомнения. Аналитики ожидают, что другие иностранные автопроизводители рассмотрят аналогичные шаги по продаже своих активов в России, поскольку автомобильный сектор страны продолжает ухудшаться. Также стоит отметить уход компании Bosch, которая имела в России несколько совместных предприятий и была поставщиком систем управления двигателем, топливной аппаратуры и иных важных авто компонентов,

Большие проблемы возникли не только с производством, но и с экспортом российской продукции. Камаз и УАЗ более не смогут экспортировать свои автомобили на европейский рынок как «продукцию двойного назначения». Компания Bremach [3] отказалась от планов вывести внедорожники УАЗ на американский рынок. Осенью прошлого года «УАЗ Патриот» показали на автосалоне в Лос-Анджелесе, местные дилеры начали принимать предварительные заказы на российский внедорожник, а старт продаж был намечен на 2022 г., после введения США ограничения на экспорт российских товаров компания Bremach объявила о прекращении работы. Аналогичная судьба постигла калужский концерн Stellantis, который ранее планировал выйти на европейский рынок [10]. АВТОВАЗ вряд ли сможет выпустить в продажу анонсированную обновленную Lada Vesta [8].

Неопределенная ситуация ударила по автодилерам, которые не спешат реализовывать оставшиеся машины, чтобы растянуть запасы до конца года. При этом участились конфликты между клиентами и дилерами из-за закулисной перепродажи машин. Дефицит запчастей привел к росту цен на них, чем немедленно воспользовались китайские фирмы особенно это коснулось электронных компонентов,

Перспективы автоотрасли сегодня не понятны, четкого плана развития пока нет. Мы слышим много разговоров о новых возможностях для России, о возврате к технологическому суверенитету. Чиновники вспоминают 90-е гг., когда страна производила собственных 1,2 млн машин в год (из них 700 тыс. выпустил АвтоВАЗ, 200 тыс. — АЗЛК «Москвич», 200 тыс. — Ижмаш, 100 тыс. — ГАЗ «Волга») [5] и автолюбители не думали о иномарках, которых сегодня более 75%. Такой оптимистический сценарий обещает нам быстрое возрождение родных брендов, появление новых платформ, сохранение производства Renault. Например, власти Москвы, вновь получили контроль над компанией «Москвич» некогда купленный Renault. Мэр Москвы С. Собянин в своем блоге заявил о скором возобновлении производства легковых автомобилей под исторической маркой «Москвич» [15].

Президент Путин [4] велел профильным ведомствам (в первую очередь — Минпромторгу) до 1 сентября представить стратегию развития автопрома. Главными задачами президент обозначил сохранение работы предприятий и коллективов, а также насыщение рынка автомобилями. Особое внимание президент уделил критическим технологиям и предложил делать ставку на науку и инженерные центры. Первые миллиарды на поддержку отрасли уже со-

гласованы. В этой связи новый глава АВТОВАЗа Максим Соколов пообещал в течение 3–4 лет создать новую платформу, которая позволит выпускать модификации с автоматическими коробками передач.

Производство моделей Renault планируется продолжить под брендом Lada, о чем заявили чиновники Минпромторга, хотя руководство АВТОВАЗа оценивает перспективу крайне осторожно из-за большого количества иностранных комплектующих, что осложняет стабильный выпуск машин. Тем не менее АВТОВАЗ обещал перезапуск производства Lada Niva в упрощенном варианте, без АБС и подушек. В 2023 г. планируют возобновить сборку рестайлинговой Lada Vesta. Еще в ответ на санкции, правительство запустило в производство «защищенную от санкций» Lada Granta Classic [14], хотя новый упрощенный вариант конечно потеряет в качестве. Так по уровню вредных выбросов он будет соответствовать европейским стандартам 1996 г.

В Минпромторге заявили о выделении более чем 20 млрд руб., из которых половина уйдет на льготные автокредиты, четверть — на льготный лизинг, остальное — на скидки при покупке экологичного транспорта (электромобили, газомоторные машины).

Все эти планы возрождения отечественного автопрома безусловно интересны, но невероятно сложны в практической реализации, они требуют колоссальных ресурсов и координации усилий всех отраслей промышленности. Фрагментарное развитие отдельных предприятий не даст нужного эффекта. Пока в России есть лишь отдельные предпосылки для самостоятельного развития. Например, за 15 лет сотрудничества АВТОВАЗ перенял у Renault опыт конструирования современных автомобилей и появление Lada Vesta это подтверждает. У АВТОВАЗа остались права на использование некоторых платформ и решений Renault, но проблема здесь прежде всего в обеспечении комплектующими, ведь даже собственные модели Lada Largus и XRAY основаны на платформах Renault. Локализация производства давно стало важным показателем развития во многих секторах промышленности, этот процесс сопряжен со многими трудностями. Современный автопром давно глобализован, существует мировое разделение труда и сложные международные производственные цепочки. Именно массовое централизованное производство комплектующих обеспечивает снижение себестоимости конечной продукции. Самодостаточные автозаводы могут существовать в условиях закрытой экономики, где нет конкуренции и выпускать достаточно примитивные модели. Это означает,

что Россия будет вынуждена искать новых зарубежных партнеров в Китае, Индии и иных дружественных странах. Смена поставщиков возможна, но она требует времени и не позволяет устранить угрозу возникновения новой технологической зависимости. Промышленная политика, направленная на локализацию комплектующих, оказалась не столь эффективной, как надеялись. Малые объемы производства для внутреннего рынка не позволяют снизить себестоимость, а значит необходима новая глобализация, но уже в рамках новых экономических союзов и с новыми правилами игры.

Россия не планирует уходить в экономическую изоляцию, по крайней мере от стран азиатского региона с их огромным опытом производства. Наше технологическое и производственное партнерство с ними неизбежно, но в России существует внутренняя угроза низкой производственной и управленческой культуры. Вместо реального наращивания конкурентоспособности в союзе с дружественными странами возможен возврат к традиции бесконечного выпрашивать преференций у государства, чем всегда славился АВТОВАЗ до перехода под контроль Renault.

Сегодня наш автопром и Правительство явно находится в ожидании развития событий и не спешат реализовывать возможности развития национального рынка. Тратить ресурсы имеет смысл только при полной уверенности, что возврата к прошлому не будет. Все понимают, что быстро изменить ситуацию, создать действительно конкурентоспособный национальный автомобиль или даже наладить производство комплектующих к иномаркам мы не сможем, а возврат к докризисной ситуации вполне вероятен. Значит принятие радикальных мер можно отложить и обойтись полумерами. Например, национальный автомобильный союз предлагает правительству отменить ввозные пошлины и разрешить параллельный импорт, что бы быстро ликвидировать дефицит. Стоит отметить, что в российском парке 45 млн легковых автомобилей, средний возраст которых — 15 лет. В условиях, когда российский автопром оказался отрезанными от мирового автопрома, поддержать в рабочем состоянии эти машины действительно очень сложно.

Ситуация в мире быстро ухудшается, а это дает надежду на смягчение санкций и хотя бы частичному возврату к сложившимся хозяйственным связям. Многие иностранные производители официально лишь приостановили производство в России. Даже Renault, которые официально продал свои активы, сохранил опцион на обратный выкуп АВТОВАЗа

в течение 6 лет. У других компаний также идет внутренняя борьба между большой политикой и экономическими интересами в России. Например, Volkswagen Group указал на серьезные проблемы. Его гендиректор концерна Герберт Дисс открыто заявил, что последствия экономических санкций для автопромышленности могут оказаться хуже, чем от коронавирусных ограничений за все прошлые годы [9]. Продолжение санкционного противостояния приведет к «огромному росту цен, дефициту энергии и инфляции», что уже всюду наблюдается в Европе. Напротив корейские бренды KIA, Hyundai и Genesis уверенно удерживают четверть российского авторынка, освободившуюся нишу активно занимает Китай. Для Европы это большая стратегическая проблема и решать ее надо быстро, предпосылки к смягчению санкций существуют.

**Заключение.** В теории можно предположить, что нынешний кризис и угрозы санкций могут оказаться благом для страны, если они быстро станут новыми возможностями для новаторов и креативных компаний. В условиях санкций производственно-промышленный сектор получает реальную поддержку со стороны государства, уходят конкуренты, увеличивается госзаказ, становятся понятны перспективы, снижаются административные барьеры, а это позволяет осуществлять долгосрочное планирование. Сегодня российский автопром активно ищет пути выхода из кризиса и им необходимы четкие ориентиры для перехода от тактических попросив восстановления разреженной логистики к действительно долгосрочному стратегическому планированию. Пока просматриваются только оперативные решения в виде разносных мер по стимулированию сброса. Во-первых, это уделение максимального внимания конкурентоспособности, маркетингу и соответствию цены и качества своей продукции. Во-вторых, в России сохраняется потенциал развития послепродажных и финансовых услуг; реализации программы по утилизации старых автомобилей. Данные инструменты позволят автодилерам сохранить часть продаж во время спада рынка. Реализация указанных мер на практике осложняется их тесной связью с многочисленными факторами отраслевого, макроэкономического и политического характера. Возрождение автопрома возможно, но требует системного межотраслевого планирования, четких долгосрочных планов развития и координации действий участников авторынка со стороны государства.

#### Литература

1. Автостатистика Green Way. URL: <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-russia.html> (дата обращения: 10.07.2022).

2. Аналитическое агентство АВТОСТАТ. URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения: 15.07.2022).
3. Америку оставили без УАЗов: проект поставок Патриотов в США закрыт // URL: <https://wroom.ru/news/13924> (дата обращения: 10.06.2022).
4. Краснов А. АВТОВАЗ будет генерировать лишь зарплату сотрудников»: разбираемся, куда катится русавтопром. URL: <https://ngs24.ru/text/auto/2022/06/21/71424872/> (Дата обращение: 21.06.2022).
5. Сабери Б. Влияние кризиса и санкций на автомобильную промышленность России // Научные исследования и разработки. Экономика. 2016. № 5 (23). С. 54–58.
6. Данные федеральной службы государственной статистики (Росстат) URL: <https://rosstat.gov.ru/announcements/document/177296> (Дата обращение: 10.08.22).
7. Интернет-портал VERcity. URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/2022/russia/01–12/> (дата обращения: 10.07.2022)
8. Китайцы по цене «немцев»: знакомимся с автоновинками лета 2022 года. URL: <https://ngs24.ru/text/auto/2022/06/02/71377337> (дата обращения: 02.06.2022).
9. Санкции угрожают мировому автопрому больше, чем коронавирус. URL: <https://matador.tech/news/sankcii-ugrozaut-mirovomu-avtopromu-bolse-chem-koronavirus> (дата обращения: 05.07.2022)
10. Экспорт фургонов из Калуги в Европу — какие страны получат машины российского производства. URL: <https://wroom.ru/news/13736> (дата обращения: 10.04.2022).
11. Drom.ru — всероссийский автомобильный портал. URL: <https://news.drom.ru/88452.html> (дата обращения: 05.07.2022)
12. Eugene Gerden. Dark Age of Isolation Ahead for Russian Automotive Market. URL: <https://www.wardsauto.com/industry-news/dark-age-isolation-ahead-russian-automotive-market>. (дата обращения: 15.07.2022)
13. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA. URL: <https://www.oica.net/> (дата обращения: 10.07.2022)
14. LewinDay. Russian Auto Industry Hit So Hard It's Reviving an 11-Year-Old Lada with 1990s Tech. URL: <https://www.thedrive.com/news/russian-auto-industry-hit-so-hard-its-reviving-a-25-year-old-lada> (дата обращения: 15.07.2022)
15. Peter Valdes-Dapena, CNN Business. Russia needs cars, so it's rebooting this Soviet-era brand. URL: <https://edition.cnn.com/2022/05/17/business/renault-moskvich/index.html> (дата обращения: 15.07.2022)

#### References

1. Green Way auto statistics // URL: <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-actual-russia.html> (Date of access: 10/07/22). [In Russian]
2. Analytical agency AUTOSTAT// URL: <https://www.autostat.ru/> (Date of access: 07/15/22). [In Russian]
3. America was left without UAZs: the project for the supply of Patriots to the USA is closed // URL: <https://wroom.ru/news/13924> (Date accessed 10/06/22). [In Russian]
4. Artem Krasnov. AVTOVAZ will generate only the salaries of employees”: we understand where Rusavtoprom is heading // URL: <https://ngs24.ru/text/auto/2022/06/21/71424872/> (Date of access: 06/21/2022). [In Russian]
5. B. Saberi. Impact of the crisis and sanctions on the automotive industry in Russia // NIR. Economics (No. 5 (23), 2016). 68: pp.54–58. [In Russian]
6. Data from the Federal State Statistics Service (Rosstat). URL: <https://rosstat.gov.ru/announcements/document/177296> (date accessed: 08/10/22). [In Russian]
7. VERcity Internet portal // URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/2022/russia/01–12/> (Date accessed: 07/10/22). [In Russian]

8. The Chinese at the price of «Germans»: getting acquainted with the auto novelties of the summer of 2022 // URL: <https://ngs24.ru/text/auto/2022/06/02/71377337> (Date accessed: 07/06/22). [In Russian]
9. Sanctions threaten the global auto industry more than the coronavirus // URL: <https://matador.tech/news/sankcii-ugrozaut-mirovomu-avtopromu-bolse-chem-koronavirus> (Date accessed: 07/06/22). [In Russian]
10. Export of vans from Kaluga to Europe — which countries will receive Russian-made cars // URL: <https://wroom.ru/news/13736> (Accessed 04/10/22). [In Russian]
11. Drom.ru — All-Russian automotive portal // URL: <https://news.drom.ru/88452.html> (Accessed: 07/05/22). [In Russian]
12. Eugene Gerden. Dark Age of Isolation Ahead for Russian Automotive Market // URL: <https://www.wardsauto.com/industry-news/dark-age-isolation-ahead-russian-automotive-market>. (Date accessed: 07/15/22).
13. International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA // URL: <https://www.oica.net/> (Date accessed: 10/07/22)
14. LewinDay. Russian Auto Industry Hit So Hard It's Reviving an 11-Year-Old Lada with 1990s Tech // URL: <https://www.thedrive.com/news/russian-auto-industry-hit-so-hard-its-reviving-a-25-year-old-lada> (Date accessed: 07/15/22)
15. Peter Valdes-Dapena, CNN Business. Russia needs cars, so it's rebooting this Soviet-era brand // URL: <https://edition.cnn.com/2022/05/17/business/renault-moskvich/index.html> (Date accessed: 07/15/22)