



Развитие автомобильной отрасли как новый импульс экономического роста России

Чередниченко О.В., к.э.н., доцент кафедры экономической теории Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия

Аннотация. Проанализировано состояние автомобильной отрасли России в динамике ее изменения за последние три года как в количественном, так и в структурном выражении. Для ретроспективного анализа рассмотрен период с 2021 года (начало периода негативного воздействия коронокризиса на отрасль) до 2024 года (текущего момента, когда происходит наиболее активное реформирование отрасли под воздействием сложных геополитических процессов и структурной перестройки российской экономики). Отдельное внимание уделено трансформации отрасли в формате глубокой синергии и переплетения производственных и бизнес-процессов с автопромом Китая. Оценены перспективы углубления и расширения такого рода сотрудничества на основании статистических данных по автоотрасли за прошедший с 2021 года период. Спрогнозированы наиболее вероятные пути дальнейшего развития отрасли в России с учетом перспектив формирования нового миропорядка.

Ключевые слова: автомобильная отрасль, авторынок, экономический рост, трансформация, геополитическое давление, новый миропорядок, структура авторынка.

Development of the automotive industry as a new impulse for Russia's economic growth

Cherednichenko O.V., PhD in economics, Associate Professor of the Department of Economic Theory of the Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

Annotation. The article analyzes the state of the Russian automotive industry in the dynamics of its changes over the past three years, both in quantitative and structural terms. For a retrospective analysis, the period from 2021 (the beginning of the period of the negative impact of the coronocrisis on the industry) to 2024 (the current moment when the most active reform of the industry is taking place under the influence of complex geopolitical processes and structural restructuring of the Russian economy) is considered. Special attention is paid to the transformation of the industry in the format of deep synergy and the intertwining of production and business processes with the Chinese automotive industry. The prospects for deepening and expanding this kind of cooperation are assessed on the basis of statistical data on the automotive industry for the period since 2021. The most probable ways of further development of the industry in Russia are predicted, taking into account the prospects for the formation of a new world order.

Key words: automotive industry, car market, economic growth, transformation, geopolitical pressure, new world order, structure of the car market

Сегодняшняя структура и динамика функционирования российского авторынка, во многом, определяется той геополитической ситуацией в масштабах всей мировой экономики, которую мы не только наблюдаем сегодня, но и к которой мир подходил с перешедших в активную фазу изменений мироустройства в 2014 году. Однако в наиболее активную фазу изменения своей структуры российский авторынок получил, начиная с 2020 года, когда первые изменения были продиктованы распространившейся по всему миру короновирусной инфекцией и последующим за этим «сжиманием» всей мировой экономики.

Анализу проблем российской автоотрасли были посвящены статьи достаточно большого количества исследователей. Так Нуреев Р.М. и Петраков П.К. через использование модели AD-AS указали на существенное изменение российских макроэкономических показателей под влиянием западных санкций, что, в свою очередь, спровоцировало снижение объемов реализации новых автомобилей на рынке еще в 2015 году в 4 раза относительно

показателей предшествующего года – причиной послужило как осязаемое сокращение предложения со стороны западных поставщиков, так и резкое ужесточение ДКП со стороны Центробанка [Нуреев Р.М., 2015: 40]. В свою очередь Блеялкин Д.А. провел анализ состояния российского автомобилестроения в 2021 году, его проблем и перспектив [Блеялкин Д.А., 2021: 55].

В данной статье автором будут проведены комплексный анализ российского авторынка с 2021 года по сегодняшний день и оценка его перспектив с учетом сложной геополитической ситуации, а также даны рекомендации для его эффективного последующего развития.

Для понимания динамики изменения объемов и структуры российского авторынка следует обратиться к оценке его параметров в исходном состоянии оцениваемого периода, т.е. в начале 2021 года, когда, с одной стороны последствия «ковидного удара» уже спровоцировали серьезные количественные изменения, а структурные геополитические изменения еще не нашли своего отражения в реализуемой номенклатуре брендов. За период январь – декабрь прошедшего 2020 года рынок показал снижение количества реализованных автомобилей на 9,1% или на 160 707 единиц по сравнению с аналогичным периодом прошлого, 2019 года. Таким образом, за весь 2020 год было реализовано лишь 1 598 825 автомобилей. При этом российский рынок по динамике достигнутых продаж продемонстрировал один из лучших результатов среди крупнейших автомобильных рынков мира, а среди европейских рынков смог выйти на четвертый результат¹. Следует отметить, что достижение таких относительно высоких показателей в сравнении с другими рынками (мировой/европейский) явилось результатом симбиоза фискальной и денежной политики Правительства и ЦБ. Так, если говорить о монетарной составляющей, то в начале описываемого выше периода Банк России начал активное стимулирование экономики при ставке в 6,5%, а к концу анализируемого года

¹ Association of European Business «Пресс релиз от 14.01.2021г.», URL: <https://aebrus.ru/upload/iblock/c2d/RUS-Car-Sales-in-December-2020.pdf>, дата обращения 15.08.2024г.

ставка была снижена до минимального за всю историю значения – 4,25%. Это стимулирование осуществлялось вместе с программой государственной поддержки – субсидированием процентной ставки по определенным категориям автомобилей и покупателей-заемщиков. В результате в 2020 году через кредитные программы было приобретено 40% от всех проданных автомобилей – средний показатель с 2010 года, не являющийся особым достижением. Однако почти треть от этого количества была приобретена с использованием программ господдержки, а это – уже серьезный индикатор эффективного использования симбиоза фискальной и монетарной политик государства, нацеленный на поддержку целой отрасли в крайне непростой для экономики «ковидный» период [Чередниченко О.В., 2022: 187].

Далее следует рассмотреть структуру продаж декабря 2020 года (репрезентативность выбранного месяца определяется традиционно высоким объемом продаж предновогоднего периода), когда совокупный объем реализации составил 166 666 штук автомобилей. ТОП-10 автомобильных марок по объемам продаж представлена в ниже¹ (табл.1).

Таблица 1

Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России за декабрь 2020/2019 гг.

БРЕНД	ДЕКАБРЬ		
	2020	2019	% изменения количества автомобилей в декабре 2020г. относительно декабря 2019
Lada	40 768	35 702	14%
KIA	20 021	18 007	11%
Hyundai	16 354	14 681	11%
Renault	12 146	16 007	-24%
Skoda	9 702	9 173	6%
VW	9 232	7 985	-5%
Toyota	9 178	12 510	-27%
ГАЗ (коммерч.авто)	8 850	8 649	2%
УАЗ	7 094	4 905	45%
Nissan	5 020	8 355	-40%

Как видно из таблицы, доля первой десятки лидеров от совокупных продаж

авторынка превысила 83%. При этом перечень лидеров (с минимальными корректировками этого списка) в течение почти 10 лет не подвергался изменениям. Здесь свою роль, в том числе, сыграл достаточно консервативный и сложно поддающийся пересмотру подход россиян к выбору и долгосрочному использованию «своего» автобренда. Почти такая же структура лидеров (с незначительными корректировками) сохранилась и по результатам завершения 2021 года², однако рынку удалось увеличить свои объемы на 4,3%, или на 67 955 единиц проданных новых автомобилей. Примечательным является впервые случившийся факт попадания китайского автомобильного бренда (Haval) в десятку лидеров. Данные по ТОП-10 продаваемых автомобильных марок (аналогично приведенной выше статистике) рассмотрены за декабрь 2021 года (табл.2). Эта статистика выглядит показательной уже с другой точки зрения: на российском авторынке - в силу усиления геополитических тенденций – начались серьезные изменения, связанные с уходом одних игроков и приходом новых при одновременном усилении позиций существующих.

Таблица 2

Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России за декабрь 2021/2020 гг.

БРЕНД	ДЕКАБРЬ		
	2021	2020	% изменения количества автомобилей в декабре 2021г. относительно декабря 2020
Lada	29 919	40 768	-27%
Kia	15 531	20 021	-22%
Renault	12 049	12 146	-1%
Toyota	10 369	9 178	13%
Hyundai	7 591	16 354	-54%
Skoda	7 206	9 702	-26%
ГАЗ (коммерч.авто)	6 357	8 850	-28%
Nissan	5 603	5 020	12%
Haval	4 361	2 502	74%
VW	4 354	9 323	-53%

² Association of European Business «Пресс релиз от 13.01.2022г.», URL: <https://aebrus.ru/upload/iblock/32e/RUS-Car-Sales-in-December-2021.pdf?ysclid=m02e05k37g546182140>, дата обращения 20.08.2024г.

Приведенные в таблице выше данные декабря 2021 года очень показательны. Не смотря на то, что она практически дублирует перечень лидеров предшествующего года, но, тем не менее, отражает очень существенное падение объемов продаж почти по всем лидерам (включая отечественный бренд Lada). Падение объемов продаж (в абсолютном выражении) иностранных брендов объяснимо: руководство этих Компаний приняло решение покинуть российский рынок, чему ранее предшествовали сбои импортных поставок на отечественный рынок. Одновременно следует отметить почти кратное увеличение продаж китайского бренда Haval (а также других, не попавших в список ТОП-10). Порядку китайских марок увеличение объемов превысило 100%. Этот период стал переломным моментом в изменении структуры российского авторынка. А усиление этой тенденции произошло в начале 2022 года.

Обращает на себя внимание еще один интересный факт: после проводимой в 2020 году стимулирующей монетарной политики, в 2021 году (и далее), в целях борьбы с усилением инфляции спроса, Банк России начал поэтапно увеличивать ключевую ставку – ее максимальное значение в 2021 году составило 8,5%. Однако этот подход не переломил положительную динамику продаж автомобилей, более того, доля автомобилей, приобретаемых в кредит, выросла относительно показателей 2020 года и превысила планку в 50%, а по некоторым автомобильным брендам достигла диапазона в 70 – 80%³. Такая, на первый взгляд, нелогичная ситуация появилась на фоне невозможности удовлетворения рынком совокупного спроса покупателей, растущего существенными темпами на ожиданиях еще большего сокращения предложения со стороны производителей «традиционных» брендов и соответствующего повышения цен. Иначе говоря, возникла ситуация «локальной стагфляции», когда снижающиеся объемы предложения порождают еще и значительное повышение цены на фоне ожидаемого дальнейшего подорожания.

³ Аналитическое Агентство «Автостат», «НБКИ и АВТОСТАТ: в 2021 году было выдано более миллиона автокредитов», URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/50497/?ysclid=m02j4vq1hk155005974>, дата обращения 20.08.2024г.

И именно этот недостаток предложения по традиционным для отечественного рынка автомобильным брендам и моделям, получивший усиление в 2023/2024 годах, спровоцировал полную концентрацию рынка на исторически отечественных марках, китайских производителях, а также стал импульсом для развития совместных проектов китайских и отечественных автопроизводителей, что в, в свою очередь, изменило логику построения цепочек создания стоимости на российском автомобильном рынке [Бондаренко Н.Е., 2023: 129]. Согласно статистике первого полугодия 2024 года количество реализованных новых автомобилей (январь – июнь) составило 719 311 штук, что на 79% превышает показатели аналогичного периода прошлого года (401 567 штук)⁴ – очевидна «взрывная» динамика рынка с высоковероятными перспективами дальнейшего существенного роста его объемов и соответствующего позитивного воздействия на ключевые макроэкономические показатели в масштабах экономики всей страны. Но ключевым показателем в этой статистике являются, как уже было указано выше, не абсолютные цифры, а полный пересмотр списка лидеров рынка (табл. 3).

Таблица 3

Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России за первое полугодие 2023 и 2024 гг.

№	Марка	6 месяцев			Доля рынка	
		2024	2023	% изм.	6 мес. 2024	6 мес. 2023
1	Lada	207 404	134 549	54,1%	28,83%	33,51%
2	HAVAL	81 450	38 551	111,3%	11,32%	9,6%
3	CHERY	71 357	47 176	51,3%	9,92%	11,75%
4	GEELY	69 102	32 681	111,9%	9,61%	8,14%
5	CHANGAN	48 702	8 761	455,9%	6,77%	2,18%
6	OMODA	25 126	13 800	82,1%	3,49%	3,44%
7	EXEED	22 679	16 538	37,1%	3,15%	4,12%
8	BELGEE	14 109	0	-	1,96%	0%
9	JETOUR	14 473	136	-	2,01%	0%
10	JAECOO	10 832	0	-	1,51%	0%

Безусловно, сложившаяся в результате формирования нового миропорядка

⁴ Аналитическое Агентство «Автостат», «Продажи новых легковых автомобилей в России в июне и I полугодии 2024 года», URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/57974/?ysclid=m02jpyy4kz337899111>, дата обращения 21.08.2024г.

конъюнктура сделала «подарок» для китайского автопрома – фактически, российский авторынок был завоеван без каких-либо существенных усилий. Цифры вышеприведенной таблицы говорят сами за себя: рост «полугодие к полугодию» составил от десятков до сотен процентов, что само по себе беспрецедентно для авторынка. Кроме того, емкость российского авторынка позволяет зайти на него еще целому ряду производителей из КНР. Однако и для российского рынка это – крайне важное замещение: отрасль «ушла» от полного коллапса, сохранены рабочие места для десятков тысяч сотрудников, а перспективы дальнейшего развития весьма широки.

Однако, замещение ушедших западных производителей – не единственный плюс, полученный российской экономикой. Куда более важным моментом является воссоздание и возвращение к полноценному функционированию автопроизводств, ранее замороженных ушедшими с отечественного рынка автопроизводителями и получение новых технологических возможностей через китайских партнеров. Кроме того, на базе существующих возможностей и налаженных бизнес-процессов компаний-партнеров возможно осуществить технологический «апдейт» российских автобрендов. Наиболее показательным примером в этой части является автозавод «Москвич», ранее функционировавший как сборочная линия автомобилей «Renault». В настоящее время на заводе выпускается 3 модели, по сути являющиеся «перелицованными» автомобилями китайской марки JAC, однако после этапа сборки «под» брендом «Москвич» предполагается переход на выпуск отечественных автомобилей собственной разработки полного цикла. Воссоздание завода явилось очень важным шагом как с точки зрения возрождения некогда лидирующего советского (а затем – российского) автобренда, так и с точки зрения недопущения роста безработицы в московском регионе. И такой пример – не единственный на российском рынке.

Как показала проанализированная статистика, российский автомобильный рынок имеет весьма существенный потенциал к развитию как производственной базы, так и с точки зрения роста объема реализации. Важнейшим триггером для

такого развития является как синергия отечественных производителей с автобрендами – партнерами, так и усиление конкурентной борьбы на рынке между автопроизводителями. Кроме того, следует обратить внимание на необходимость стимулирования рынка со стороны государства – как с фискальной, так и с монетарной стороны. При существующий сегодня уровнях процентных ставок сложно говорить о кредитной поддержке отрасли, однако, по факту завершения цикла монетарного сдерживания со стороны Банка России, отрасль может рассчитывать на дополнительные вливания через финансовые институты. Что касается фискальной составляющей, то здесь, также, необходимы дополнительные меры со стороны Правительства, нацеленные на сдерживание ценового уровня на рынке. В противном случае, целевая аудитория покупателей получит тенденцию к ее сужению со всеми вытекающими отсюда макроэкономическими последствиями.

Библиографический список:

1. Нуреев Р.М., Петраков П.К. Рядовой потребитель: бремя экономических санкций против России. Ростов-на-Дону.: JOURNAL OF ECONOMIC REGULATION, – 2015. – Том 6, – № 3. – С 40-60
2. Блеялкин Д.А. Российское автомобилестроение: результаты, тенденции и перспективы. М.: Экономика и предпринимательство, – 2021. – № 5. С 55-59
3. Чередниченко, О.В. Новая реальность: изменение устоявшихся экономических тенденций на примере авторынка М.: ЦИТИСЭ. – 2022. – № 1(31). – С. 187-195.
4. Бондаренко, Н.Е. Глобальные цепочки создания стоимости в условиях новых вызовов развития мировой экономики / Н.Е. Бондаренко, А.В. Сигарев // Шаг в будущее: искусственный интеллект и цифровая экономика : Сборник научных статей. В трех томах, Москва, 16–17 февраля 2023 года. – Москва: Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, 2023. – С. 129-135. – EDN AVLPPV.

5. Чередниченко О.В., Шульц О.И. Макроэкономические показатели российской экономики: «ножницы ставок» и инструменты роста. Саратов: Финансовый менеджмент, – 2021. – №4. – С. 58 - 65

References:

1. Nureyev R.M., Petrakov P.K. Ordinary consumer: the burden of economic sanctions against Russia. Rostov-on-Don: JOURNAL OF ECONOMIC REGULATION, – 2015. – Vol. 6, – № 3. – P. 40-60

2. Bleyalkin D.A. Russian automobile industry: results, trends and prospects. Moscow: Economy and entrepreneurship, – 2021. – № 5. – P. 55-59

3. Cherednichenko, O.V. New reality: changing established economic trends on the example of the car market Moscow: CITISE. – 2022. – № 1 (31). – P. 187-195.

4. Bondarenko, N.E. Global value chains in the context of new challenges in the development of the world economy / N.E. Bondarenko, A.V. Sigarev // Step into the future: artificial intelligence and digital economy: Collection of scientific articles. In three volumes, Moscow, February 16-17, 2023. – Moscow: Plekhanov Russian University of Economics, 2023. – Pp. 129-135. – EDN AVLPPV.

5. Cherednichenko O.V., Shults O. I. Macroeconomic indicators of the Russian economy: «rate scissors» and growth instruments. Saratov: Financial management, 2021. – № 4. – Pp. 58 - 65