

Научная статья

УДК 629:33(510):339.562

Импорт китайских автомобилей – вызов российскому автопрому

Дмитрий Владимирович Зайцев¹, Данила Максимович Локтев²

^{1,2}Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ),
Москва, Россия

¹zaycevdv77@mail.ru

²danlok07@mail.ru

Аннотация. Первая половина 2022 года стала для российской автомобильной промышленности периодом больших испытаний. Из-за введенных Западом экономических ограничений ввоз отдельных автомобильных комплектующих напрямую оказался запрещен, поставки других стали невозможны из-за нарушения логистических цепочек. Многим иностранным автокомпаниям, включая европейские и японские, напрямую запретили инвестировать в российскую экономику. В результате автомобильные сборочные заводы, которых в последние десятилетия в России появилось немало, весной прошлого года еще поработали на остатках уже, ввезенных машинокомплектов, но к середине года почти все из них остановились.

Несмотря на то, что со временем российская автомобильная промышленность нашла способ функционировать в новых условиях и постепенно к ним адаптируется, задача создания собственных технологий и компонентной базы остается актуальной.

В статье приведен анализ возможных путей выхода из ситуации дефицита автокомпонентов и выделен наиболее эффективный метод для реализации локализованного производства и минимизации зависимости отрасли от импорта.

Ключевые слова: экономические ограничения, автомобильная промышленность, собственные технологии, компонентная база, локализация производства.

Для цитирования: Зайцев Д.В., Локтев Д.М. Импорт китайских автомобилей – вызов российскому автопрому // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2023. №4 (38).

Original article

Import of chinese cars – a challenge to the russian automotive industry

Dmitry V. Zaitsev¹, Danila M. Loktev²

^{1,2}Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI),
Moscow, Russia

¹zaycevdv77@mail.ru

²danlok07@mail.ru

Abstract. The first half of 2022 was a period of great trials for the Russian automotive industry. Due to the economic restrictions imposed by the West, the import of certain automotive components was directly prohibited, the supply of others became impossible due to the disruption of logistics chains. Many foreign car companies, including European and Japanese, were directly banned from investing in the Russian economy. As a result, automobile assembly plants, of which there have been many in Russia in recent decades, last spring still worked on the remnants of already imported machine kits, but by the middle of the year almost all of them stopped.

Despite the fact that over time the Russian automotive industry has found a way to function in new conditions and is gradually adapting to them, the task of creating its own technologies and component base remains relevant.

The article provides an analysis of possible ways out of the situation of shortage of automotive components and identifies the most effective method for implementing localized production and minimizing the dependence of the industry on imports.

Keywords: economic constraints, automotive industry, proprietary technologies, component base, localization of production.

For citation: Zaitsev D.V., Loktev D.M. Import of chinese cars – a challenge to the russian automotive industry. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*. 2023. №4 (38).

Введение

Развитые страны, экономика которых по ВВП занимает лидирующие позиции, имеют определённый успех в автомобилестроении, потому что уровень развития этой отрасли является одним из ключевых показателей национального хозяйства. Деятельность предприятий автомобильной промышленности способствует динамичному и всестороннему развитию смежных отраслей. Они обеспечивают производство и национальную экономику в целом комплектующими, оборудованием и средствами технического обслуживания. Благодаря модернизации автомобилестроения развивается промышленность, транспортные, складские услуги, клиентский сервис, другие звенья инфраструктуры и сферы обслуживания [6].

Помимо экономической сферы, автомобильная промышленность оказывает влияние на социальную и научную сферу деятельности. Развитие автозаводов приводит к устойчивому росту занятости и обеспеченности

населения. Расчеты, приведённые в Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года, показывают, что одно рабочее место в автомобилестроении создает, как правило, 9-10 рабочих мест в смежных отраслях, включая поставщиков всех уровней [5]. Кроме того, развитие автомобилестроения основывается на достижениях фундаментальных и прикладных наук и позволяет реализовывать разработки. Такая модель развития заставляет автомобильную отрасль, вспомогательные и обслуживающие производства постоянно развиваться и наращивать производство.

Известный американский автомобильный менеджер Ли Якокка считал, что многие страны, в том числе США и Япония были «сделаны автомобилем», потому что создание машины подталкивает к развитию всю промышленную инфраструктуру и требует большого количества знаний и рабочей силы.

Ведущее значение автомобильной промышленности для возрождения и развития национальных экономик в послевоенный период ярко продемонстрировали Япония и Германия, в последней четверти нашего века это подтвердила Южная Корея, а в последние годы - Китай и другие страны.

Можно вполне обоснованно сказать, что автомобиль – это критерий благополучия государства. Это подтверждает статистика ВВП (ППС) от Всемирного банка, где в первых пятнадцати позициях присутствуют все крупные страны автопроизводители, поэтому автомобиль является показателем экономического, социального и научно-технического прогресса.

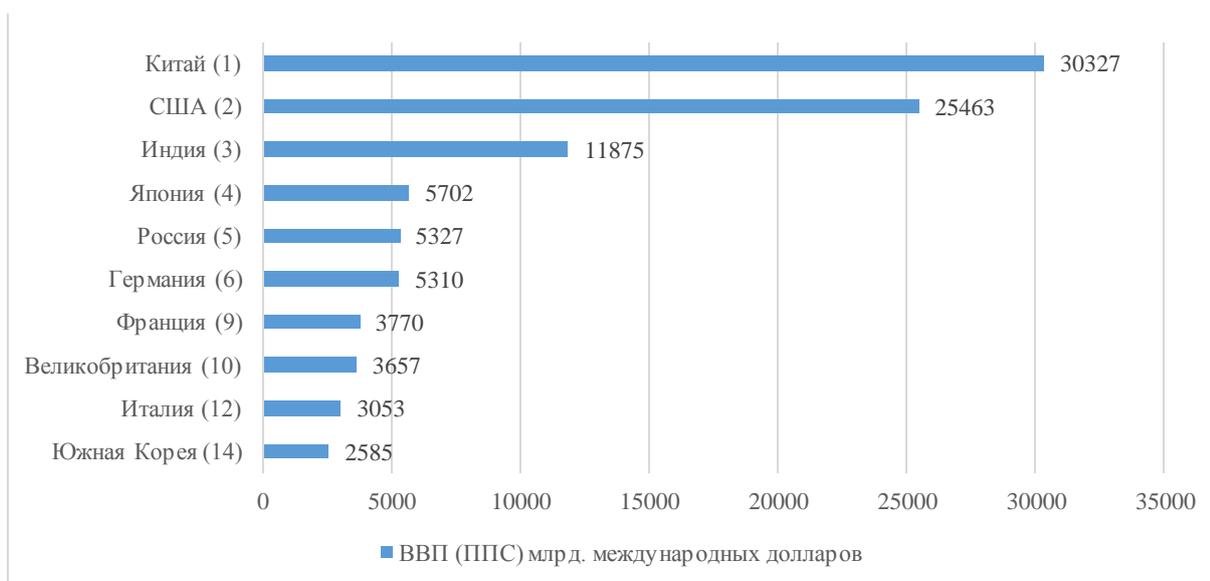


Рис. 1. ВВП (ППС) по странам

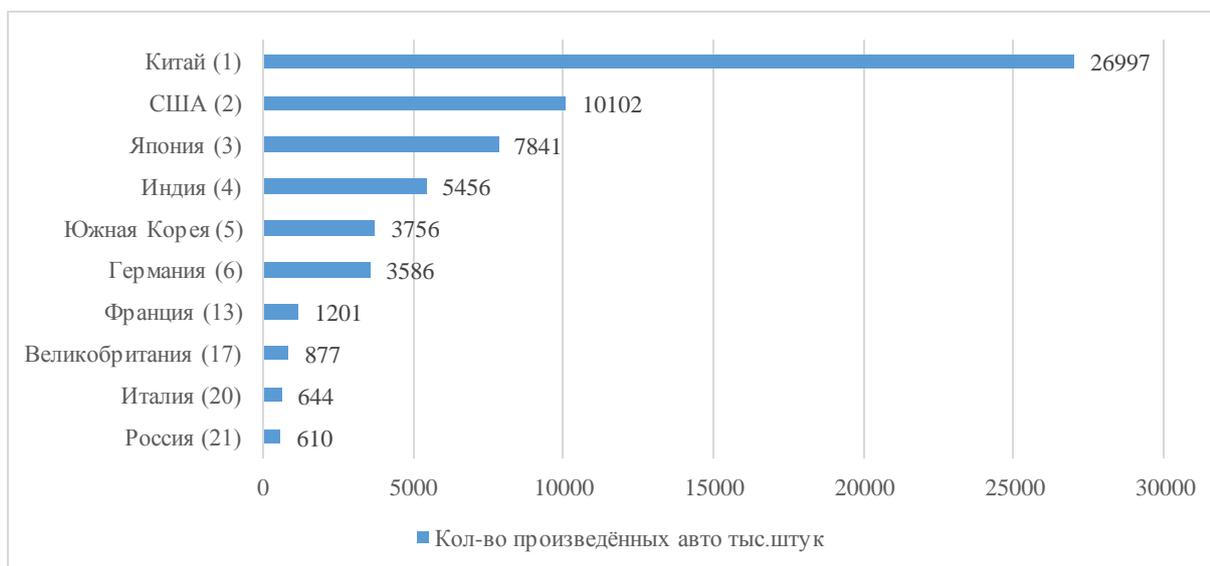


Рис. 2. Количество произведённых автомобилей за 2022 год

Несмотря на ключевую роль автомобильной промышленности в экономике, ей приходится сталкиваться с рядом вызовов, которые необходимо преодолеть и грамотно воспользоваться появившимися точками роста.

Ситуация на российском автомобильном рынке

Именно в такой ситуации оказался российский авторынок, у которого после введённых европейскими странами и США в 2022 экономических ограничений появился ряд трудностей. Из-за перекрытых логистических

маршрутов и разрыва договоров на контрактную сборку, отгрузку автомобилей и запчастей, в том числе компонентов для локализованных производств, а также ограничений на поставку предметов роскоши, в автосалонах начался дефицит иномарок, а после – и отечественных автомобилей.

Для выхода из ситуации дефицита были выявлены следующие три метода:

- параллельный импорт;
- использование СП (совместное предприятие) с китайскими компаниями;
- создание новых локализованных цепочек поставок для отечественного производства.

Для осуществления параллельного импорта в России с 28 июня 2022 года вступил силу закон о его легализации. Он стал освобождать юридические лица от уголовной и административной ответственности и позволял им ввозить в страну товары без согласия правообладателя. Поправки в Федеральный закон № 213-ФЗ распространились и на автомобильную отрасль, поэтому стало возможно ввозить в Россию автокомпоненты и дефицитные автомобили. В течение года параллельный импорт развивался и стал даже местами успешным. По данным Автостата в сентябре 2022 года при использовании параллельного импорта было ввезено 8 % всех новых автомобилей за тот период [1]. Это существенно помогло закрыть первичную потребность и не допустить острого дефицита.

Лидерами изначально стали три страны: Турция, Индия и Казахстан. Однако в начале марта 2023 года с параллельным импортом из этих стран начались проблемы, из-за того, что Турция использовала европейские таможенные программы, где пункт назначения РФ перестал существовать, а Казахстан в связи с политическим давлением США с 1 апреля 2023 года официально запретил импорт практически всех позиций автокомпонентов.

Вокруг Индии ходит много слухов о поддержке ограничений, введённых против России, однако официальных заявлений со стороны правительства Индии пока нет, но потенциальная опасность закрытия параллельного импорта из-за страха введения вторичных санкций витает в воздухе.

Столкнувшись с нестабильностью поставок при параллельном импорте и его неспособностью полностью удовлетворить имеющийся спрос, российские заводы стали искать новые пути для перезапуска производства. Российский бизнес решил сотрудничать в сфере автомобилестроения со стратегическим партнёром, КНР: осуществлять с ним параллельный импорт, импорт китайских автомобилей, создавать совместные предприятия с локализованной в России сборкой и выпускать перелицованные китайские автомобили под собственными торговыми марками.

В частности, по пути сборки китайских автомобилей пошёл калининградский завод «Автотор», который перестроил производство с европейских автомобилей на седаны Kaiyi E5, BAIC U5 plus и кроссоверы BAIC X35, SWM и китайские грузовики от 3,5 до 12 тонн и планирует дальше расширять модельный ряд.

В Тульской области стали собирать автомобили марки Haval (дочернее предприятие Great Wall). Основная цель этой компании в ближайшие 6 лет локализовать производство в России на 80 %. В Калужской области, на бывшем заводе Volkswagen, собираются в ближайшее время начать производство автомобилей Chery.

Премиальный сегмент тоже нашёл себе замену, потому что отечественная марка автомобиля Augus, производство которого локализовано только на 60 % по информации от представителя компании, не справляется с заказами ввиду дефицита комплектующих. Теперь клиенты премиального класса с российской разработки, которая приносила в госбюджет деньги, могут перейти, например, на китайский автопром такого же класса и приносить средства уже в бюджет КНР. Как раз в марте 2023 года на бывшем

заводе Mercedes в подмосковном индустриальном парке «Есипово» началась сборка китайских премиум-автомобилей Hongqi. Эти машины – единственные представители премиум-сегмента в КНР и главное транспортное средство для местной политической элиты.

По другому пути пошли российские компании, которые решили вернуться к истокам и возродить производство. В ноябре 2022 года на концерне Renault был перезапущен бренд «Москвич», однако новые владельцы решили не начинать производство с нуля и воспользовались в качестве основы китайскими кроссоверами JAC. Скопировать JAC решила и компания «Соллерс», анонсировав производство легких коммерческих автомобилей (LCV) на базе грузовиков китайской компании.

По примеру «Москвича» власти задумались о возрождении и других известных марок машин. Так, глава Минпромторга России Денис Мантуров анонсировал перезапуск производства «Волги» уже к лету 2024 года. «Группе ГАЗ» к этому времени необходимо лишь найти подходящего «технологического партнера». Аналогично в ведомстве поддержали идею выпуска обновленных машин «Ока» и пообещали помощь производителям, которые захотят заняться выпуском нового автомобиля.

«АвтоВАЗ» тоже решил сотрудничать с китайцами и выпускать их под брендом Lada на заводах в Санкт-Петербурге, Ижевске и Тольятти. Кроме контрактной сборки российское предприятие выпускает автомобили-аналоги китайских марок. Таким автомобилем стала последняя модель Lada X-Cross 5, представленная на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ). Lada X-Cross 5 была похожа на Bestune T77. Компания прокомментировала, что новый автомобиль – российский продукт, созданный в тесном сотрудничестве с коллегами из Китая [2, 3, 7].

При этом Китай обеспечивает Россию не только продукцией собственных брендов, но и осуществляет параллельный импорт марок автомобилей, которые ушли с российского рынка. Одним из примеров такого

импорта стала компания Honda, продукцию которой будут продавать в официальном дилерском центре бренда в Санкт-Петербурге, а ответственность за реализацию будет нести компания из КНР.

Такое развитие событий на российском рынке позволило китайскому автопрому, который продолжил работу в РФ, несмотря на экономические ограничения и угрозу ввода вторичных ограничений, занять нишу иностранных авто, так как местные производители подтянули качество и вместе с тем не стали поднимать цены на фоне дефицита. Благодаря этому их продукция оказалась дешевле моделей зарубежных брендов, что ввозят в Россию по параллельному импорту.

Однако оба пути: параллельный импорт и СП с китайскими концернами не решают проблему, а только маскируют её, потому что параллельный импорт не обеспечивает стабильность поставок и цен на автомобили, а переход с зависимости от европейского автопрома к китайскому не исключает повторения кризисной ситуации в будущем.

Уже сейчас эксперты видят стратегический вызов в китайском автопроме на российском рынке, так как они не позволяют российским разработкам конкурировать с ними и тем самым российские компании не могут локализовать производство. В частности, это связано с тем, что китайские компании используют активный маркетинг, привлекая потребителей выгодными предложениями и качественным клиентским сервисом до, во время и после покупки. Также они находят подход для каждого сегмента рынка: одним они предлагают широкий выбор, надёжность и официальную гарантию, другие поддерживают trade-in, третьи привлекают современными решениями, четвертые гарантируют постоянную возможность по доступной цене приобрести комплектующие [4, 7].

Аналитики ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) считают, что вскоре российский авторынок может превратиться в китайский, так как доля продаж авто из КНР уже в ближайшие годы вырастет до 70 %. К

такому выводу их подтолкнуло замедленное развитие отечественных брендов и увеличение производственных мощностей китайских концернов – только на территории КНР местные бренды могут выпускать порядка 20 миллионов автомобилей в год.

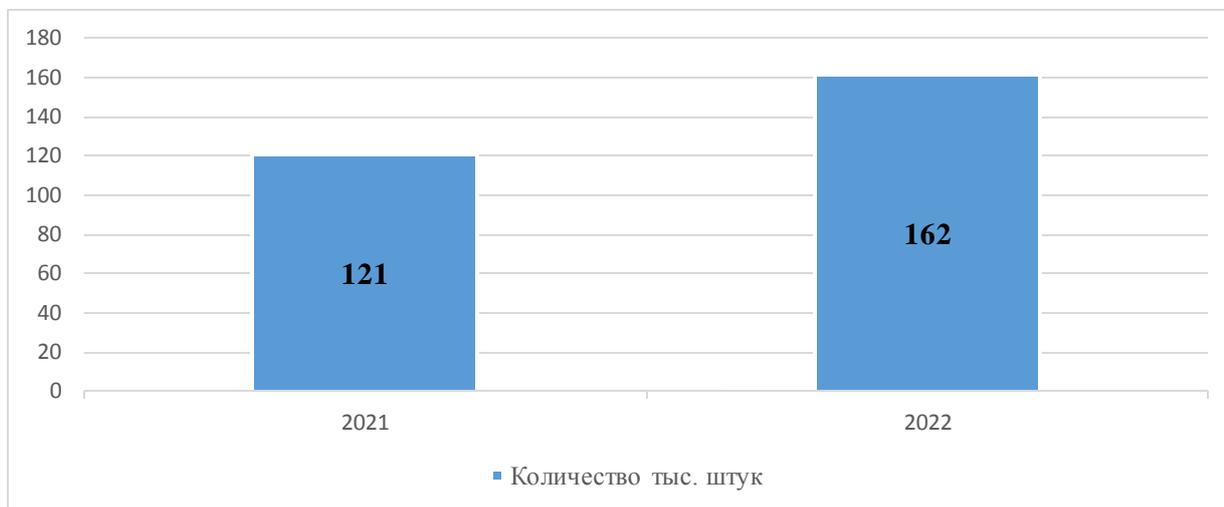


Рис. 3. Импорт легковых автомобилей из Китая в Россию

Импорт легковых автомобилей из Китая в Россию за 2022 год вырос на 33,4 % в сравнении с 2021 г. и достиг 162 тыс. машин. Об этом в начале апреля 2023 года сообщил посол КНР в РФ Чжан Ханьхуэй в интервью «Известиям».

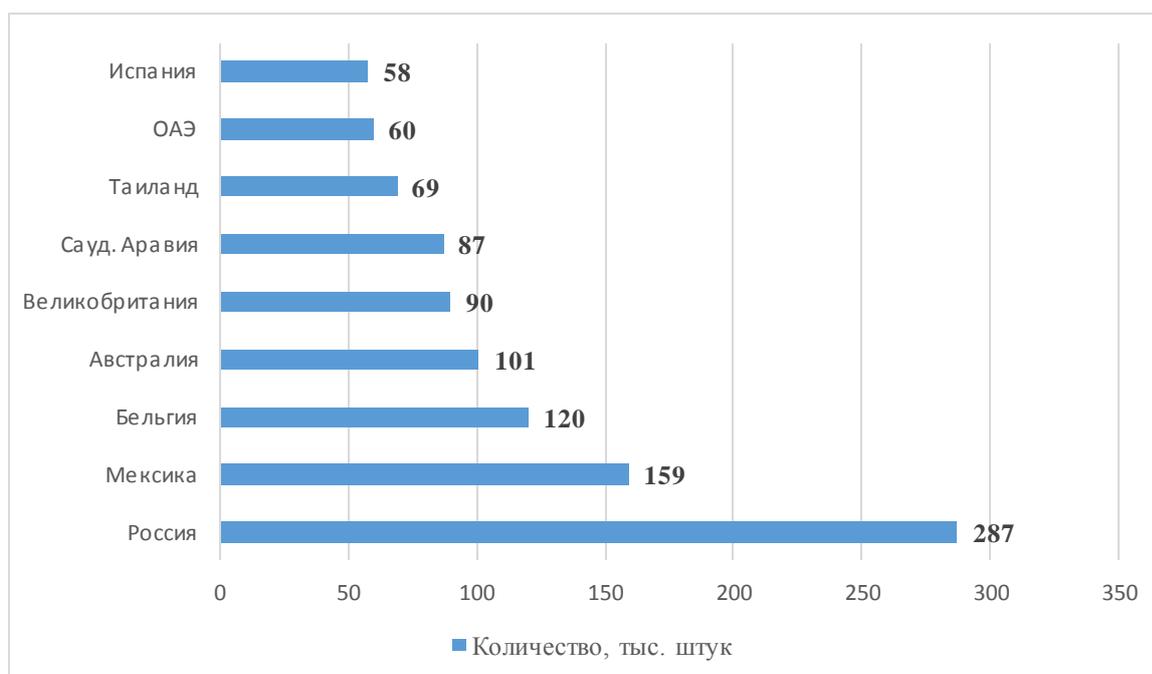


Рис. 4. Импорт китайских автомобилей в январе-мае 2023 года

Согласно китайской ассоциации легковых автомобилей (China Association of Automobile Manufacturers) в период с января по май 2023 года в РФ было импортировано около 287 тыс. автомобилей из Китая.

Статистические данные приведённые ранее подтверждают правильность решения государства о введение господдержки для обеспечения конкурентоспособности на рынке отечественного производителя на фоне такого сильного игрока. Однако это не позволило сделать цепочки поставок менее хрупкими и товары более конкурентоспособными, так как сейчас государство выделяет недостаточно денежных средств на поддержку льготного кредитования и лизинга.

Есть ещё одна мера поддержки, которая рассматривается для введения: механизм госзаказов. В результате этого производители получают исключительное право на установку цены на свою продукцию, так как знают, что государство и компании с господдержкой в любом случае купят у них товар. Таким образом, автомобили российского производства будут в 1,5-2 раза дороже китайских, как сейчас это происходит в отрасли спецтехники, где данный механизм уже введён.

Выводы

В настоящее время ни один из вышеприведённых методов не оказался выходом из сложившихся обстоятельств. Параллельный импорт показал, что он очень подвержен внешнеэкономическим факторам и не готов полностью удовлетворять потребности внутреннего рынка Российской Федерации. Активная деятельность китайских производителей на авторынке РФ несёт в себе множество рисков, главным из них является возможность полной зависимости от китайской автомобильной промышленности в будущем. Это может очень сильно отразиться на качестве и стоимости продукции.

Состояние государственных мер поддержки, направленных на развитие отечественных локализованных производств, не позволяет предпринимателям создавать производства, которые были бы способны на

равных конкурировать с китайскими аналогами. Поэтому необходимо подойти к этому вызову с комплексным экспертным анализом и разработать стратегию на основе промышленной и логистической инфраструктуры России.

Список источников

1. Ассоциация «Объединение автопроизводителей России»: официальный сайт. – Москва. – URL: <https://oar-info.ru> (дата обращения 08.11.2023).
2. Рожков Александр. Их вдруг стало слишком много: что происходит с автозаводами в России [Электронный ресурс]: статья. – Электронные данные. – Москва: Kolesa.ru, 2023. – URL: <https://www.kolesa.ru/article/ikh-vdrug-stalo-slishkom-mnogo-chno-proiskhodit-s-avtozavodami-v-rossii> (дата обращения 08.11.2023).
3. Иванов Сергей. «Новые условия». Как российский автобизнес противостоял санкциям [Электронный ресурс]: статья. – Электронные данные. – Москва: РБК Авто, 2023. – URL: <https://www.autonews.ru/news/63adaccc9a79472fbac7fc9e> (дата обращения 08.11.2023).
4. Тополева, Т. Н. Локализация производства: международный опыт и императивы России в условиях санкционного режима / Т. Н. Тополева // Управленческие науки. – 2022. – Т. 12, № 2. – С. 6-20. – DOI 10.26794/2304-022X-2022-12-2-6-20. – EDN IGIDNK.
5. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2022 г. № 4261-р Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г.
6. Юстратова, И. Л. Влияние автомобилестроения на экономику России / И. Л. Юстратова, Д. А. Юсупова // Наука и социум : материалы XII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Новосибирск, 15 ноября 2019 года. – Новосибирск: Частное учреждение дополнительного профессионального образования Сибирский институт практической психологии, педагогики и социальной работы, 2019. – С. 117-123. – EDN KJDATC.
7. Агапов В. Россию захватили китайские автомобили. [Электронный ресурс]: статья. – Электронные данные. – Москва: Lenta.ru, 2023. – URL: <https://lenta.ru/articles/2023/07/17/china/> (дата обращения 08.11.2023).

References

1. Assotsiatsiya «Ob'yedineniye avtoproizvoditeley Rossiï», URL: <https://oar-info.ru> (08.11.2023).

2. Rozhkov Aleksandr, URL: <https://www.kolesa.ru/article/ikh-vdrug-stalo-slishkom-mnogo-chto-proiskhodit-s-avtozavodami-v-rossii> (08.11.2023).
3. Ivanov Sergey, URL: <https://www.autonews.ru/news/63adacce9a79472fbac7fc9e> (08.11.2023).
4. Topoleva T.N. *Upravlencheskiye nauki*, 2022, vol. 12, no. 2, pp. 6-20.
5. *Ob utverzhdenii Strategii razvitiya avtomobil'noy promyshlennosti Rossiyskoy Federatsii do 2035 g. Rasporyazheniye Pravitel'stva RF ot 28.12.2022, № 4261-r* (On approval of the Strategy for the Development of the Automotive Industry of the Russian Federation until 2035. Order of the Government of the Russian Federation of 28.12.2022, no. 4261-r).
6. Yustratova I.L., Yusupova D.A. *Nauka i sotsium*, Materialy konferentsii, Novosibirsk, Chastnoye uchrezhdeniye dopolnitel'nogo professional'nogo obrazovaniya Sibirskiy institut prakticheskoy psikhologii, pedagogiki i sotsial'noy raboty, 2019, pp. 117-123
7. Agapov V., URL: <https://lenta.ru/articles/2023/07/17/china/> (08.11.2023).

Рецензент: Д.Б. Ефименко, д-р техн. наук, проф., МАДИ

Информация об авторах

Зайцев Дмитрий Владимирович, канд. техн. наук, доц., МАДИ.

Локтев Данила Максимович, студент, МАДИ.

Information about the authors

Zaitsev Dmitry V., Ph.D., Associate Professor, MADI.

Loktev Danila M., student, MADI.

Статья поступила в редакцию 12.12.2023; одобрена после рецензирования 18.12.2023; принята к публикации 20.12.2023.

The article was submitted 12.12.2023; approved after reviewing 18.12.2023; accepted for publication 20.12.2023.