

Хегай Юрий Александрович

кандидат технических наук,
доцент кафедры экономики и организации
предприятий энергетического
и транспортного комплексов
Сибирского федерального университета

Khegay Yury Aleksandrovich

PhD in Technical Sciences, Assistant Professor,
Department for Economics and Management of
Energetic and Transport
Complexes Enterprises,
Siberian Federal University

Бернякович Виктория Владимировна

студент 4-го курса
Сибирского федерального университета

Bernyakovich Victoria Vladimirovna

Student,
Siberian Federal University

Тарасова Наталия Олеговна

студент 4-го курса
Сибирского федерального университета

Tarasova Natalia Olegovna

Student,
Siberian Federal University

ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ НА ИМПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ

THE INFLUENCE OF THE SANCTIONS ON RUSSIA'S IMPORT OF VEHICLES

Аннотация:

Санкции Евросоюза и США против России частично оказали влияние на импорт зарубежных автомобилей в РФ. Ведущие зарубежные автопроизводители, вложившие немалые денежные средства в экономику России, намерены и дальше наращивать свои мощности, так как российский авторынок является для них высокоперспективным. Потери государств, которые ввели ограничения по отношению к России, в случае наложения запрета на экспорт продукции машиностроения составят свыше 12 млрд долл.

Ключевые слова:

санкции, авторынок, автомобили, концерны, ограничения, импорт, автопроизводители.

Summary:

The sanctions of the European Union and the USA against Russia influenced partially the import of the foreign cars. The leading foreign automakers, which have invested considerable cash resources into the economy of Russia, intend to continue the investments into the expansion of the manufacturing capacities, because the Russian car market is highly promising for them. The losses of the countries, which introduced restrictions for Russia, in the case of the banning on the export of the mechanical engineering products, will be more than 12 billion dollars.

Keywords:

sanctions, car market, vehicles, group of companies, restrictions, import, motor manufacturer.

Вступление в силу санкций Евросоюза в отношении РФ, украинский кризис, рецессия в мировой экономике и снижение цены за баррель нефти ниже 100 долл. США оказали серьезное влияние на российский финансовый рынок. Д. Полевой отметил, что ужесточение санкций возможно в трех направлениях [1]:

- распространение финансовых ограничений на всю экономику и частный сектор;
- снижение экспорта газа на 25 %;
- крупномасштабное сокращение нефтяного экспорта.

Однако ведущих зарубежных производителей автомобилей, вложивших немалые денежные средства в экономику РФ, не пугают возможные санкции против России. Российский авторынок для них является высокоперспективным, они намерены и дальше продолжать наращивать свои мощности в РФ.

70 % от всего импорта легковых автомобилей в Россию в 2013 г. приходится на долю стран, которые ввели экономические ограничения по отношению к России (Япония, Германия, Великобритания и США). В случае наложения запрета на экспорт продукции машиностроения в Россию потери этих государств составят свыше 12 млрд долл. [2].

За 7 месяцев 2014 г. на территории России было реализовано 374 800 новых импортных легковых автомобилей (26,8 % от рынка), 3184 автобуса (13,1 %), 55 581 грузовик (44,9 %). Ведущими странами, экспортирующими легковые автомобили в Россию, являются [3]:

- Япония (78 987 машин за I полугодие, или 22,7 % импорта);
- Великобритания (53 880, или 14,1 %);
- Германия (46 370, или 12,1 %);
- США (41 791, или 10,9 %);
- Чешская Республика (32 488, или 8,5 %).

По уровню автомобилизации Россия отстает от ряда стран. Поэтому автопроизводители заинтересованы в укреплении своих позиций на рынке и внедрении новых моделей автомобилей. Даже при введении ограничений российский авторынок останется привлекательным для многих ведущих зарубежных автопроизводителей, в частности для немецких.

За 2013 г. немецкий автопром реализовал в России 585,8 тыс. автомобилей, из которых 132,4 тыс. были импортированы. Доля России в мировых продажах по маркам автомобилей составила [4]:

- Volkswagen – 3,3 %;
- Mercedes – 3 %;
- BMW – 2,7 %;
- Audi – 2,3 %;
- Porsche – 2,3 %.

Большая часть немецких автопроизводителей локализовала производство в России, тем самым застраховав свои риски. Поэтому с уверенностью можно говорить, что «автомобильные санкции» не затронут промышленную сборку и сбор комплектующих изделий на территории России, поскольку глубина локализации далека от самодостаточного производства и иногда не превышает 50 % [5].

Такие крупные зарубежные концерны, как Volkswagen, GM и Toyota, не пострадают от введения санкций. Во-первых, им уже принадлежит своя доля автомобильного рынка в России, где выпускают бюджетные автомобили, а во-вторых, они имеют возможность экспортировать свою продукцию из стран, которые не входят в число санкций.

Труднее будет менее крупным зарубежным концернам – Peugeot, Citroen и Renault. Бесспорно, возможные ограничения снизят продажи автомобилей премиального класса, но из-за экономической нестабильности в текущем году основные продажи и так приходится на низкий и средний ценовой сегмент.

Больше всего запрет импорта может ударить по рынку грузовиков: Daimler AG импортирует в Россию грузовые автомобили, и ввод санкций определенно приведет к серьезным потерям концерна.

В структуре российского авторынка доля импорта новых автомобилей составляет около 30 %. Импортируют большей частью автомобили премиум- и бизнес-класса, размещение производства которых в России малоцелесообразно. В случае ввода санкций пострадают потребители этого класса автомобилей, так как выбор для них будет ограничен. Маловероятно, что в результате действия санкций сильно изменятся цены на эти автомобили, однако спрос может сместиться в сегмент машин с пробегом либо в пользу моделей аналогичного класса, собранных в России. Вполне возможно, что у некоторых марок выручка снизится, но на прибыль и бизнес в целом это не повлияет.

Ограничение на импорт автомобилей не будет критичным для российского рынка «КАМАЗа». Потенциальных возможностей «КАМАЗа» достаточно, чтобы заменить ввоз автомобилей в условиях сокращающегося рынка. Однако ограничения на ввоз европейских и японских автомобилей приведут к увеличению импорта из Кореи и Китая [6].

Вместе с тем наша страна может ввести встречные ограничения по отношению к западным автопроизводителям. Американские концерны General Motors и Ford имеют в нашей стране сборочные заводы и реализуют тысячи автомобилей в год. Продажи General Motors (Chevrolet, Cadillac и Opel) в 2013 г. составили 257 601 автомобиль, а Ford – 92 908 машин.

Безусловно, в Европе, Китае и США продажи во много раз больше, но в условиях настоящей конъюнктуры рынка даже незначительное снижение продаж влечет за собой серьезные потери, которые могут привести к закрытию предприятий и сокращению рабочих мест.

Французский альянс Renault-Nissan в 2013 г. реализовал 808 479 автомобилей, твердо заняв лидирующие позиции на российском авторынке. В результате введения ограничений Франция потеряет миллионы евро, недополученные от российского авторынка, что может привести к закрытию сотни рабочих предприятий Peugeot, Renault и Citroen.

Введение встречных ограничений не будет губительно для российского авторынка. Россия производит различные модели легковых машин бюджетного и люксового сегмента. От введенных ограничений не пострадает и вторичный рынок – наиболее сильно на него повлияли пошлины, которые были введены ранее на импорт иномарок, а также повышение курса евро и доллара.

Вероятнее всего, в качестве санкций не будет введен запрет на импорт продукции машиностроения в Россию. Очевидно, возрастут пошлины на ввозимые в РФ автомобили премиум-сегмента. Это не окажет серьезного воздействия на авторынок и, скорее всего, выразится только в прекращении роста продаж автомобилей в данном сегменте.

Таким образом, смеем предположить, что если Россия решится ввести встречные ограничения, то это болезненно отразится на иностранных автопроизводителях.

Возможное введение санкций окажет влияние на поведение производителей комплектующих изделий с инвестициями до 10 млн долл.

Для небольших компаний, планирующих построить свой бизнес на территории России, огромное значение имеет инвестиционный фон. Эти компании не имеют прямого доступа к государственным органам и могут руководствоваться информацией, полученной только из средств массовой информации. Если эти компании не придут на российский рынок, то автомобильным компаниям, зависящим от этих поставщиков, будет труднее добиться желаемого уровня локализации производства. У крупных автопроизводителей достаточно инвестиций для ведения бизнеса в России, наряду с этим они могут воспользоваться помощью со стороны государства.

Политика и автомобильный бизнес находятся в непосредственной взаимосвязи, если упомянуть о тех потерях, которые японские компании понесли в Китае вследствие напряженных отношений между этими странами в результате дискуссий о территории. Поэтому вполне понятно обеспокоенность иностранных автопроизводителей политической ситуацией вокруг России [7].

Что же касается рынка поддержанных машин, то маловероятно, что он пострадает от введенных санкций. Скорее всего, эти ограничения коснутся только физических лиц и небольших фирм и не отразятся негативно на рынке автомобилей в целом. Импорт поддержанных автомобилей заметно снизился после повышения пошлин на подержанные иномарки в 2008 г., а в 2012 г. – после повышения размера утилизационного сбора. В конечном итоге в 2013 г. подержанные автомобили составляли лишь 0,5 % объема всего импорта.

Таким образом, в случае принятия ограничений на ввоз автомобилей зарубежные автопроизводители:

- будут импортировать автомобили и их комплектующие из стран, которые не попали в число санкций;
- восполнят импорт увеличением производства на локализованных предприятиях в России;
- предоставят основное преимущество китайским и южнокорейским компаниям.

Ссылки:

1. Акберов Ф. Как повлияют санкции Евросоюза на российскую экономику? [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vakmos.org/ru/ekspert-r-yi/15050-kak-povliyayut-sanktsii-evrosoyuza-na-rossijskuyu-ekonomiku-kommentarij> (дата обращения: 26.01.2015).
2. Там же.
3. Бурунов В. Россия готова ввести ограничения на импорт автомобилей [Электронный ресурс]. URL: http://www.automarketolog.ru/novosti/rossiya_gotova_vvesti_ogranicheniya_na_import_avtomobiley/ (дата обращения: 26.01.2015).
4. Мельников А. Запрет на импорт автомобилей в Россию – бесполезная санкция против ЕС и США? [Электронный ресурс]. 2014. 20 авг. URL: <http://kapital-rus.ru/articles/article/257218/> (дата обращения: 26.01.2015).
5. Там же.
6. Бурунов В. Указ. соч.
7. Распопова А. Кризис и санкции отпустят авторынок [Электронный ресурс]. URL: http://www.gazeta.ru/auto/2014/08/05_a_6161897.shtml (дата обращения: 26.01.2015).

References:

1. Akberov, F 2015, *How will the EU sanctions on the Russian economy?*, retrieved 26 January 2015, <<http://www.vakmos.org/ru/ekspert-r-yi/15050-kak-povliyayut-sanktsii-evrosoyuza-na-rossijskuyu-ekonomiku-kommentarij>>.
2. Akberov, F 2015, *How will the EU sanctions on the Russian economy?*, retrieved 26 January 2015, <<http://www.vakmos.org/ru/ekspert-r-yi/15050-kak-povliyayut-sanktsii-evrosoyuza-na-rossijskuyu-ekonomiku-kommentarij>>.
3. Burunov, V 2015, *Russia is ready to impose restrictions on the import of cars*, retrieved 26 January 2015, <http://www.automarketolog.ru/novosti/rossiya_gotova_vvesti_ogranicheniya_na_import_avtomobiley/>.
4. Melnikov, A 2014, *Ban on imports of cars in Russia - useless sanction against the EU and the US?*, 20 August, retrieved 26 January 2015, <<http://kapital-rus.ru/articles/article/257218/>>.
5. Melnikov, A 2014, *Ban on imports of cars in Russia - useless sanction against the EU and the US?*, 20 August, retrieved 26 January 2015, <<http://kapital-rus.ru/articles/article/257218/>>.
6. Burunov, V 2015, *Russia is ready to impose restrictions on the import of cars*, retrieved 26 January 2015, <http://www.automarketolog.ru/novosti/rossiya_gotova_vvesti_ogranicheniya_na_import_avtomobiley/>.
7. Raspopova, A 2014, *Crisis and sanctions released car market*, retrieved 26 January 2015, <http://www.gazeta.ru/auto/2014/08/05_a_6161897.shtml>.