

Научная статья
УДК 316.4:331.5:629.33
<https://doi.org/10.24158/tipor.2022.12.1>

Последствия антироссийских санкций для отечественного рынка автомобилестроения

Александр Сергеевич Белов¹, Елена Григорьевна Карпова²

^{1,2}Российский государственный университет имени А.Н. Косыгина, Москва, Россия

¹anchors.kroit@gmail.com

²pedagogikanet@yandex.ru

Аннотация. В статье проведен анализ проблемных вопросов, касающихся развития автомобильного рынка России в связи с введенными санкциями. Изучена современная ситуация в этой сфере, определено влияние введенных ограничений на рынок труда в отечественном автомобилестроении и поведение потребителей. Выявлены основные кадровые проблемы: недостаточный рост доходов работников с учетом уровня инфляции, снижение соискательской активности в автобизнесе из-за нестабильности отрасли, значительное сокращение штатов, обусловленное закрытием либо приостановлением деятельности автозаводов, проблемы в кадровом обеспечении действующих автомобилестроительных предприятий. Заключается, что для решения существующих социальных проблем наиболее перспективными направлениями деятельности могут стать: создание собственных школ подготовки IT-кадров для отечественного автомобилестроения; переориентирование производства на выпуск бюджетных и простых моделей, которые по техническим характеристикам удовлетворяли бы основные потребности граждан; активное сотрудничество автопроизводителей, кадровых агентств и потенциальных работников с целью обеспечения стабильных и достойных условий для труда.

Ключевые слова: рынок автомобилестроения, автомобильная промышленность, санкции против России, рынок труда, потребительский рынок

Для цитирования: Белов А.С., Карпова Е.Г. Последствия антироссийских санкций для отечественного рынка автомобилестроения // Теория и практика общественного развития. 2022. № 12. С. 16–20. <https://doi.org/10.24158/tipor.2022.12.1>.

Original article

Consequences of Anti-Russian Sanctions for the Domestic Automotive Market

Alexander S. Belov¹, Elena G. Karpova²

^{1,2}Kosygin State University of Russia, Moscow, Russia

¹anchors.kroit@gmail.com

²pedagogikanet@yandex.ru

Abstract. The article analyzes problematic issues related to the development of the Russian automotive market in connection with the sanctions imposed. The current situation in this area has been studied, and the impact of the imposed restrictions on the labor market in the domestic automotive industry and consumer behavior has been determined. The main human resource issues have been revealed: insufficient growth of employees' incomes taking into account the inflation rate, a decrease in job-seeking activity in the automotive business due to insufficient stability of the industry, significant staff reductions due to the closure or suspension of car factories, and staffing issues in the existing automotive enterprises. It is concluded that in order to solve existing social issues, the most promising directions of activity can be creation of own IT schools to train personnel for the domestic automotive industry; reorientation towards the production of low-cost and simple models that would meet the basic needs of citizens in terms of technical characteristics; active cooperation of automakers, recruitment agencies and potential employees to ensure stable and decent working conditions.

Keywords: automotive market, automotive industry, sanctions against Russia, labor market, consumer market

For citation: Belov, A. S. & Karpova, E. G. (2022) Consequences of Anti-Russian Sanctions for the Domestic Automotive Market. *Theory and Practice of Social Development*. (12), 16–20. Available from: [doi:10.24158/tipor.2022.12.1](https://doi.org/10.24158/tipor.2022.12.1) (in Russian).

Автомобильная промышленность является важнейшей частью экономики любого государства. В последние годы в России был создан ряд программ и проектов по развитию данной отрасли (Кузнецова, Родикова, 2018), в том числе с международным участием. Однако после введения против нашей страны санкций в связи с началом ею специальной военной операции на Украине представители наиболее известных зарубежных производителей автомобилей и запчастей заявили о

частичном или полном прекращении своей деятельности на территории Российской Федерации. Это привело к существенному росту цен на те автомобили иностранного производства, которые уже находятся в стране, а также к перебоям в новых поставках или их полной отмене; к удорожанию техобслуживания машин и поиску альтернативных способов приобретения запасных частей для них. Сложившаяся ситуация повлияла также на рынок труда в сфере автомобилестроения, так как с уходом зарубежных компаний и закрытием их предприятий высвободилось значительное количество сотрудников, занятых в автомобильной промышленности, а уровень доходов тех, кто сохранил рабочие места, значительно упал (Джураев и др., 2022). Сказанное свидетельствует о необходимости поиска новых подходов к функционированию российского рынка автомобилестроения, что должно обеспечить перспективы его дальнейшего развития в условиях западной блокады и минимизировать последствия введенных санкций для социальной сферы и рынка труда.

Материалами для настоящего исследования послужили официальные данные автомобильных компаний, а также статистическая информация, касающаяся изучаемой проблемы. В качестве методов работы использовались анализ, обобщение, систематизация данных.

Для автобизнеса России в 2022 году характерно наличие множества проблем, что обусловлено как экономическими, так и политическими причинами. Большинство международных автопроизводителей находятся в вынужденном простое в связи с логистическими проблемами – нарушены цепочки поставок иностранных комплектующих, от которых отрасль зависит достаточно сильно. Также есть такие акторы торгово-промышленных международных отношений в автобизнесе, которые могли бы восстановить свою деятельность на российском рынке, хотя бы частично, но воздерживаются от этого по политическим причинам (Кунцман, Султыгова, 2022).

Среди зарубежных компаний, которые изменили режим своей работы на территории Российской Федерации, следует назвать следующие: Skoda – производство в России прекращено; Renault – работа предприятий приостановлена; Volkswagen, как и Skoda, решил занять жесткую позицию по отношению к российскому автопрому, приняв участие в санкциях, теперь завод этого производителя закрыт и о дате возобновления автомобильного производства ничего не известно; BMW тоже одним из первых объявил об остановке подмосковного завода и о прекращении поставок автомобилей на территорию России (в салонах цены на уже полученные машины выросли больше, чем в два раза); Toyota находится в числе компаний, которые продемонстрировали категоричность решений: завод закрыт, производитель ушел из страны; Mazda – работа предприятий на территории нашей страны приостановлена в связи с тем, что производитель присоединился к санкциям против российского автопрома; Jaguar принял решение временно прекратить поставки новых автомобилей¹.

Крупный информационный портал о финансах в России SmartGuide опубликовал прогнозные данные о том, какие компании останутся в России даже вопреки войне на Украине. Среди них – французская корпорация Renault. Ее доход в РФ был точно таким же, как на родине. Бренд «Рено» пока не хочет покидать Россию. Но производство новых машин приостановлено, в основном из-за деталей, поскольку с ними перебой². Также на российском рынке прогнозируемо останутся автомобили южнокорейского производства – Hyundai, Kia и Genesis. Производители этих торговых марок не только отказались покидать страну, но и активизировали работу своих заводов на территории РФ. В первые дни после введения санкций представители южнокорейского автопрома объявили о приостановке деятельности в России, чем вызвали беспокойство у автоладельцев. Но позже было уточнено, что речь шла о разработке новой концепции логистики и дальнейшей работы. Сейчас автомобили южнокорейских брендов поставляются в Россию регулярно. Кроме того, заводы в Санкт-Петербурге и в Калининграде работают в штатном режиме.

С 6 мая действует список параллельного импорта (то есть можно ввезти автомобиль без разрешения производителя). В него вошли, в частности, Chevrolet, Nissan, Land Rover и другие. Таким образом, все эти машины будут продаваться в России, несмотря на санкции и ряд других ограничений. Среди компаний, чьи марки автомобилей остались в России, следует назвать также Abarth, DS, Lancia, Ram Trucks, Vauxhall и другие. Эти производители временно приостановили ввоз своей продукции в страну, но на заводах продолжается работа по сборке новых авто³.

Изменения в сфере автомобилестроения, которые были обусловлены введением санкций против России, повлияли также и на рынок труда, что коснулось в первую очередь граждан, занятых в автомобильной промышленности, а это не менее 4 млн человек. В 2020 году, по данным

¹ Куликов М. Как изменились цены на автомобили в России после введения санкций [Электронный ресурс] // Ки. News. Краснодарские известия. URL: <https://ki-news.ru/2022/09/17/kak-izmenilis-czeny-na-avtomobili-v-rossii-posle-vvedeniya-sankczij/> (дата обращения: 27.08.2022).

² Автопром России после санкций [Электронный ресурс] // SmartGuide. URL: <https://profilinvestor.com/investment-advisor/instrumenti-rinka/avtoprom-rossii-posle-sankciy> (дата обращения: 27.08.2022).

³ Какие автомобили останутся в России в 2022 после санкций [Электронный ресурс] // Avtodigitals.ru. URL: <https://avtodigitals.ru/kakie-avtomobili-ostanutsya-v-rossii-v-2022-posle-sankcij/> (дата обращения: 27.08.2022).

Росстата, средняя зарплата в такой сфере, как производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов, составляла около 47 тысяч рублей. В 2021 году она увеличилась до 53 тысяч рублей, а в 2022 году – до 55 тысяч рублей¹. Приведенные данные показывают, что хотя в целом по отрасли снижения заработной платы сотрудников не произошло, с учетом уровня инфляции ее уровень нельзя признать демонстрирующим тенденцию к росту. Следует отметить и такой аспект, как значительные расхождения в заработной плате по регионам.

Что касается кадрового состава производства в сфере автомобилестроения, то наиболее востребованными сегодня являются специалисты в сфере продаж (рост в 6,5 раз), информационных технологий (в 3 раза), а также рабочий персонал (в 1,5 раза). Дефицит работников испытывают компании по производству легковых, грузовых автомобилей, мототехники, автобусов и троллейбусов – они разместили 35 % вакансий на сайтах кадровых агентств в этом году. На втором месте по числу предложений работы – компании, занимающиеся техническим обслуживанием и ремонтом автомобилей (22 %), на третьем – организации из сферы ритейла, специализирующиеся на автокомпонентах, запчастях, шинах (20 %). Работники также требуются дилерским центрам и лизинговым компаниям (10 % вакансий в совокупности по обоим сферам)². В то же время в 2022 году соискательская активность граждан в автобизнесе не слишком высока. Люди следят за новостями и оценивают возможные риски, которые несет с собой работа в нестабильной автомобильной отрасли из-за введенных санкций³.

В результате смены ключевых акторов российского рынка автомобилестроения и ухода с него значительного числа иностранных производителей в сфере происходит значительное сокращение штатов. Так, ООО «Питерформ», которое производит автокомпоненты для заводов Hyundai и Nissan, уведомило часть своих сотрудников об увольнении. Являясь дочерним предприятием канадской группы компаний Magna, организация находится в простое с марта 2022 года после остановки заводов Hyundai и Nissan. Работникам были предложены два варианта – уйти добровольно по соглашению сторон, получив пять окладов, либо быть уволенными по сокращению штата. По предварительной информации, всего планируется ликвидировать 80 % штата во всех отделах⁴. В ситуации простоя находится и остальной парк поставщиков Hyundai («Сангву Хайтек Рус», «Сэчжонг Рус», «НВХ Рус», «Дувон Рус», «Дэвон Рус», «Донхи Рус» «Шинь Ян Рус»).

В начале августа 2022 года АвтоВАЗ объявил о том, что сменит индустриальную стратегию завода «Lada Ижевск». Производство модели Vesta перенесли, площадку подготавливают под выпуск запчастей и будущую модель АвтоВАЗа. В связи с этим количество сотрудников завода существенно сократилось. Около 1,9 тыс. работников предприятия были уволены до сентября. В настоящее время на «Lada Ижевск» работают всего 1,3 тыс. человек против 3,2 тыс., трудившихся там в начале августа. Ожидается, что в дальнейшем на заводе останется около 1 тыс. работников⁵. Сотрудникам была предложена компенсация за увольнение в зависимости от стажа работы – от 5 до 7 средних зарплат или 12 минимальных размеров оплаты труда. Запуск «Lada Vesta» в Тольятти намечен на 1 марта 2023 года. Ижевский завод все оставшееся время будет создавать задел комплектующих, после чего штампы, пресс-формы и термопластавтоматы тоже перевезут в Тольятти. Дальнейшая его судьба определится позднее⁶.

В прессе сообщается о том, что Toyota Motor полностью закроет свой автозавод в Шушарах (Санкт-Петербург) и не будет возобновлять его работу. Официально об этом пока не объявлено, однако для подобного развития событий существуют все предпосылки. С момента вынужденной остановки предприятия в марте производитель искал варианты доставки компонентов на завод, но не нашел выхода. Предполагается, что сотрудникам при увольнении выплатят повышенные компенсации – от 12 месячных окладов. По состоянию на 2021 год средняя зарплата на российском заводе Toyota составляла 55–60 тыс. рублей в месяц, таким образом, единовременные пособия по увольнению составят 660–720 тысяч рублей⁷.

¹ Доклад «Социально-экономическое положение России» [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/50801> (дата обращения: 17.10.2022).

² Рынок труда в автомобильной промышленности, июнь 2022 [Электронный ресурс] // Ancor. URL: <https://ancor.ru/press/insights/rynok-truda-avtomobilnaya-promyshlennost-iyun-2022/> (дата обращения: 17.10.2022).

³ Там же.

⁴ «Приглашение на реструктуризацию». Петербургский поставщик Hyundai и Nissan начал сокращать сотрудников [Электронный ресурс] // Фонтанка.ру. URL: <https://www.fontanka.ru/2022/07/29/71527538/> (дата обращения: 17.10.2022).

⁵ АвтоВАЗ уволил почти 2 000 человек и собирается нанять тысячи новых сотрудников [Электронный ресурс] // IXBT. URL: <https://www.ixbt.com/news/2022/08/29/avtovaz-uvolil-pochti-2000-chelovek-i-sobiraetsjananjat-tysjachi-novyh-sotrudnikov.html> (дата обращения: 17.10.2022).

⁶ Там же.

⁷ Toyota решила закрыть и продать свой автозавод [Электронный ресурс] // Дром. 2022. 23 сент. URL: <https://news.drom.ru/Toyota-89057.html> (дата обращения: 17.10.2022).

Во время вынужденной остановки отдельные автомобилестроительные предприятия выплачивают персоналу от половины до двух третей заработной платы, пытаются сохранить команду, но поиск и подбор новых сотрудников «заморожен». Некоторые компании уже готовы рассматривать варианты временного «переброса» имеющихся работников на другие направления деятельности. Следует отметить, что всем уволенным с автозаводов по собственному желанию или по сокращению штатов выплачиваются денежные компенсации, однако это решит финансовые проблемы граждан, потерявших работу, лишь на определенный период, поскольку трудоустроиться по специальности им будет достаточно сложно.

Введенные санкции вызвали также снижение спроса на автомобили со стороны граждан. 22 сентября 2022 г. Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) провел опрос, приуроченный ко Всемирному дню без автомобиля, в ходе которого были получены следующие данные. О наличии в собственности автомобиля сообщили 64 % россиян, из них более одного авто есть у 19 % опрошенных. Главным критерием выбора автотранспорта при его покупке наши сограждане назвали доступную цену, что неудивительно при достаточно высоком уровне достатка большинства россиян. Среди участников исследования 41 % опрошенных отметили, что для них стоимость машины важнее всего остального. Во вторую очередь россияне обращают внимание на экономичность потребления автомобилем топлива (29 %). В качестве третьего критерия выбора респонденты указали вместительность и комфорт машины (по 22 %). Среди прочих необходимых характеристик приобретаемого средства передвижения опрошенные назвали удобство для перевозки детей (18 %), отсутствие необходимости в ремонте в течение долгого времени (17 %), высокую проходимость (16 %), безопасность и конкретную страну производства (по 15 %), качество сборки (14 %) и невысокий транспортный налог (13 %)¹.

Поскольку предложений со стороны зарубежных производителей становится все меньше, то сегодня на российском автомобильном рынке возрастает спрос на китайские и отечественные машины, в связи с чем их рыночная доля в августе 2022 года поднялась на 25,9 %². Освободившаяся рыночная ниша заполняется замещающим производством³. Здесь проблемным вопросом является то, насколько отечественный и китайский автопром сможет удовлетворить возросшие потребности российских граждан. Производство легковых автомобилей АвтоВАЗом в июле 2022 года составило 19,4 тысячи штук – это на 80,6 % меньше, чем за тот же месяц 2021 года, но на 44,5 % больше, чем в июне 2022 года⁴. Еще одним важным вопросом является то, насколько предлагаемые модели будут соответствовать покупательским возможностям граждан нашей страны.

Как показывают результаты исследования, проведенного специалистами банка «Открытие» в апреле 2022 года, только 11 % автомобилистов готовы взять кредит для покупки машины в нужной комплектации и с желаемым набором опций. Основная часть россиян будет экономить при покупке машин. Так, 52 % готовы отказаться от сервисных услуг (например, от продленной гарантии и помощи на дороге). Еще 50 % потенциальных покупателей не планируют оформлять обязательные страховки, а 43 % – откажутся от установки дополнительного оборудования⁵.

Таким образом, становится очевидно, что стратегической задачей российского авторыннка является удовлетворение спроса населения на бюджетные автомобили, а также обеспечение рабочими местами большого количества сотрудников данной отрасли промышленности, потерявших работу вследствие введения антироссийских санкций⁶.

Проведенный анализ отечественного автомобильного рынка в современных условиях выявил множество социальных проблем. Введенные санкции по отношению к России оказали существенное влияние на рынок труда в сфере автомобилестроения. Среди основных проблем в этой сфере следует назвать недостаточный рост доходов работников автопрома с учетом уровня инфляции, снижение соискательской активности в автобизнесе из-за недостаточной стабильности отрасли, значительное сокращение штатов, обусловленное закрытием либо приостановле-

¹ День без автомобиля – 2022. Аналитический обзор [Электронный ресурс] // ВЦИОМ. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/den-bez-avtomobilja-2022> (дата обращения: 28.09.2022).

² Исследование: россияне не готовы брать кредиты на покупку автомобиля [Электронный ресурс] // Quto.ru. URL: <https://quto.ru/journal/news/issledovanie-rossiyane-ne-gotovy-brat-kredity-na-pokupku-avtomobilya-26-05-2022.htm> (дата обращения: 27.08.2022).

³ Российские автодилеры стали массово переходить на китайские машины [Электронный ресурс] // Кубанские новости. URL: <https://kubnews.ru/panorama/2022/09/07/rossiyskie-avtodilery-stali-massovo-perekhodit-na-kitayskie-mashiny/> (дата обращения: 27.08.2022).

⁴ Производство автомобилей в России сократилось на 80 процентов [Электронный ресурс] // Рамблер. URL: <https://auto.rambler.ru/news/49223791-proizvodstvo-avtomobiley-v-rossii-sokratilos-na-80-protsentov/> (дата обращения: 14.11.2022).

⁵ Куликов М. Указ. соч.

⁶ АвтоВАЗ уволил почти 2 000 человек и собирается нанять тысячи новых сотрудников ...

нием деятельности автозаводов с иностранным участием. Имеются проблемы также и в кадровом обеспечении действующих автомобилестроительных предприятий. Обозначенные социальные проблемы влияют на уровень жизни граждан, занятых в сфере автопроизводства, и требуют решения как на государственном уровне, так и на уровне отдельных компаний.

Следует отметить также, что антироссийские санкции повлияли на потребительский рынок автопрома, что выразилось в недостаточном удовлетворении спроса граждан на машины иностранного производства, в невостребованности у россиян дорогостоящих марок, в переориентации потребителей на отечественные и китайские автомобили. Кроме того, в этих условиях под вопросом остается возможность удовлетворения желаний граждан в приобретении новых машин, имеющих хорошие технические характеристики и доступных по цене.

На наш взгляд, для устранения указанных неблагоприятных последствий введения антироссийских санкций в сфере автомобилестроения наиболее перспективными направлениями деятельности могут стать следующие:

1) создание собственных школ подготовки IT-кадров, ориентированных на внутренний российский рынок производства и реализации автомобилей и сопутствующих товаров, поскольку именно специалисты в сфере информационных технологий составляют сегодня наиболее востребованный кадровый контингент в автомобильной отрасли;

2) переориентирование отечественного автопрома на выпуск более простых моделей машин, которые по техническим характеристикам удовлетворяли бы основные потребности автовладельцев, оставаясь доступными гражданам по цене;

3) активное сотрудничество автопроизводителей, кадровых агентств и потенциальных работников с целью урегулирования ситуации на рынке труда, обеспечения занятости квалифицированных сотрудников для повышения качества отечественного автопрома.

Таким образом, следует заключить, что российский автомобильный рынок, находясь под влиянием введенных санкций против нашей страны, должен быть переориентирован на актуальные направления функционирования с учетом имеющихся социополитических реалий и использовать сложившуюся ситуацию не только для устранения кадровых и производственных проблем, но и для перспективного развития.

Список источников:

Джураев А.Д., Склад В.Д., Янковский П.С. Экономические санкции 2022 года в отношении России: принятые решения, последствия и перспективы // Экономика и бизнес: теория и практика. 2022. № 6-1 (88). С. 133–136. <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2022-6-1-133-136>.

Кузнецова О.С., Родикова В.А. Состояние рынка автомобилестроения России // Вестник научных конференций. 2018. № 3-4 (31). С. 92–93.

Кунцман М.В., Султыгова А.А. Финансовые стратегии на предприятиях автопрома // Транспортное дело России. 2022. № 1. С. 181–184. https://doi.org/10.52375/20728689_2022_1_181.

References:

Juraev, A. D., Sklyar, V. D. & Yankovsky, P. S. (2022) Economic Sanctions of 2022 Against Russia: Decisions Taken, Consequences and Prospects. *Economy and Business: Theory and Practice*. (6-1 (88)), 133–136. Available from: doi:10.24412/2411-0450-2022-6-1-133-136 (in Russian).

Kuntsman, M. V. & Sultigova, A. A. (2022) Financial Strategies at Auto Industry Enterprises. *Transport Business of Russia*. (1), 181–184. Available from: doi: 10.52375/20728689_2022_1_181 (in Russian).

Kuznetsova, O. S. & Rodikova, V. A. (2018) Sostoyaniye rynka avtomobilestroeniya Rossii [The State of the Russian Automotive Market]. *Vestnik nauchnykh konferentsii*. (3–4 (31)), 92–93 (in Russian).

Информация об авторах

А.С. Белов – аспирант Российского государственного университета имени А.Н. Косыгина, Москва, Россия.

Е.Г. Карпова – доктор педагогических наук, профессор Российского государственного университета имени А.Н. Косыгина, Москва, Россия.

https://elibrary.ru/author_items.asp?authorid=769620

Information about the authors

A.S. Belov – PhD student, Kosygin State University of Russia, Moscow, Russia.

E.G. Karpova – Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Kosygin State University of Russia, Moscow, Russia.

https://elibrary.ru/author_items.asp?authorid=769620

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 24.10.2022;
Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 14.11.2022;
Принята к публикации / Accepted for publication 06.12.2022.