


ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ



<https://doi.org/10.5281/zenodo.6640814>
УДК 338.45

Бояринцев К.Д.

Бояринцев Кирилл Денисович, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, 125167, г. Москва, Ленинградский просп., д. 49. E-mail: boyarintzew.kirill2010@yandex.ru.

Анализ финансового регулирования автомобильной отрасли

Аннотация. В статье рассматривается оценка мер государственного финансового регулирования автомобильной промышленности Российской Федерации. В рамках данной работы рассмотрена статистика производства, продажи, экспорта и импорта автомобилей, охарактеризованы основные этапы развития автомобилестроения в рамках анализируемого периода, были исследованы перспективы развития отрасли, произведен анализ финансовых методов регулирования автомобилестроения. Рассмотрены денежно-кредитные, бюджетные, налоговые, неналоговые (в основном таможенные) инструменты регулирования отечественного автомобилестроения, даны общие предложения по совершенствованию регулирования в существующих условиях и сделан вывод, что рациональное и эффективное финансовое регулирование позволит Российской Федерации достичь необходимых компетенций в отрасли, повысить эффективность производства, конкурентоспособность продукции. Определено, что это в дальнейшем даст толчок для роста не только рынку по производству автомобилей, но и связанным отраслям экономики.

Ключевые слова: финансовое регулирование, государственное регулирование, автомобильная промышленность, автомобилестроение, анализ отрасли, маркетинговый анализ.

Boyarintsev K.D.

Boyarintsev Kirill Denisovich, Financial University under the Government of the Russian Federation, 125167, Moscow, Leningradsky avenue, 49. E-mail: boyarintzew.kirill2010@yandex.ru.

Analysis of financial regulation of the automotive industry

Abstract. The purpose of this article is to assess the measures of state financial regulation of the automotive industry of the Russian Federation. Within the framework of this work, the statistics of production, sale, export and import of cars were considered, the main stages of the development of the automotive industry within the analyzed period were considered, the prospects for the development of the industry were investigated, financial methods of regulating the automotive industry were analyzed. Monetary, budgetary, tax, non-tax (mainly customs) instruments of regulation of the domestic automotive industry are considered, general proposals for improving regulation in the existing conditions are given, and it is concluded that rational and ef-

fective financial regulation will allow the Russian Federation to achieve the necessary competencies in the industry, production efficiency, and product competitiveness. It is determined that in the future this will give an impetus to growth not only to the car manufacturing market, but also to related sectors of the economy.

Key words: financial regulation, government regulation, automotive industry, automotive industry, industry analysis, marketing analysis.

Обзор автомобильной промышленности с 1985 г. по 2021 г.

Автомобильная промышленность – отрасль экономики, которая занимается производством грузовых, легковых автомобилей, автобусов. Автомобильная отрасль экономики является достаточно большим потребителем металлургической продукции, а также результатов химической промышленности, электротехнической отрасли и стекольного производства.

В 1980-е годы автомобильная отрасль достаточно успешно функционировала в массовом производстве. По производству автомобилей СССР был на 5-м месте в мире. Было начато производство хэтчбеков, а также дизельных грузовиков и автобусов. Из-за кризисных явлений тех лет рост выпуска продукции закончился, растягивались во времени НИОКР, а также использовались комплектующие не лучшего качества. Еще то время характеризовалось существенным дефицитом запчастей.

После распада СССР в 1991 г. качественная и объемная автомобильная отрасль сохранилась в России, Украине, а также Белоруссии.

В 1992 г. автомобильный рынок впал в кризис. Сократился объем производства (грузовиков в 6 раз, легковых автомобилей на 33%, а автобусов в 10 раз). Также на автомобилестроение сильное влияние оказывало дорогое кредитование, устаревание производственных фондов.

Пережив дефолт в 1998 г., были освоены новые модели автомобилей, многие заводы консолидировались.

В 2002 г. начинается рост сборки иномарок. А в 2011 г. государство подписало соглашение с иностранными компаниями Sollers-Ford, Volkswagen, General Motors и Renault-Nissan. Но в итоге не удалось достичь быстрого роста доли иностранных компаний в производстве, так как в 2009 г. случился кризис.

В 2010 г. государство запустило программу по замене старых автомобилей на новые. Программа действовала на автомобили, которым более 10 лет (владельцам выдавали сертификаты на покупку новой машины). Эта программа привела к росту рынка по всем видам автомобилей.

В 2014–2016 гг. новый кризис в России снизил темпы роста продаж автомобилей.

Российский рынок автомобилей состоит из нескольких типов производителей:

- российские производители;
- иностранные производители,
- совместные предприятия;
- российские компании, производящие иностранные бренды автомобилей.

Динамика производства автомобилей (в целом, легковых автомобилей, грузовых автомобилей, автобусов) в России с 1985 г. по 2021 г. [2; 7] представлена ниже (рис. 1).

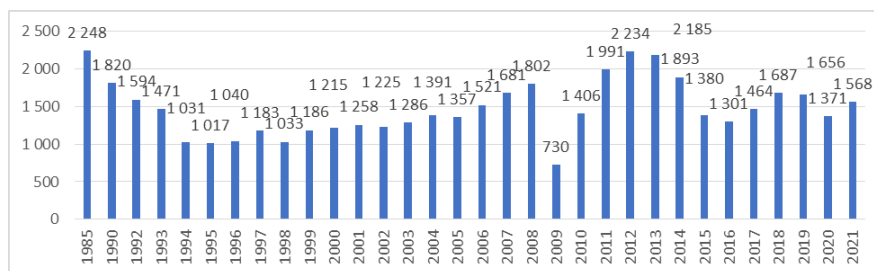


Рис. 1. Динамика производства автомобилей, млн шт.

После проблем, связанных с Covid-19 в 2021 г., рынок автомобилестроения начинает восстанавливаться, и по всем видам автомобилей производство больше, чем в 2020 г. Также по диаграммам видно, как отрасль реагирует на кризисы. Наибольшую долю продаж в натуральном выражении в последние годы занимают иномарки, которые были произведены в России (табл. 1). Второе место занимают

отечественные автомобили, а третье – новые иномарки, привезенные в страну. Но в денежном выражении иностранные автомобили занимают основную часть рынка [1].

Что касается производства, то в 2020 г. лидерами по производству автомобилей являются АВТОВАЗ, Хендэ ММР, а также Автотор (Рис. 2) [3].

Таблица 1. Продажи легковых автомобилей в 2019–2020 гг.

Категория	Продажи, тыс. шт.			Продажи, млрд. руб.		
	2020 г.	2019 г.	Темп прироста, %	2020 г.	2019 г.	Темп прироста, %
Российские бренды	314	371	-15,5%	219	247	-11,3%
Иностранные бренды (производство в России)	930	982	-5,2%	1 016	1 320	-23,0%
Иностранные бренды	242	278	-12,9%	1 212	973	24,6%
Всего	1 486	1 631	-8,9%	2 447	2 540	-13,3%

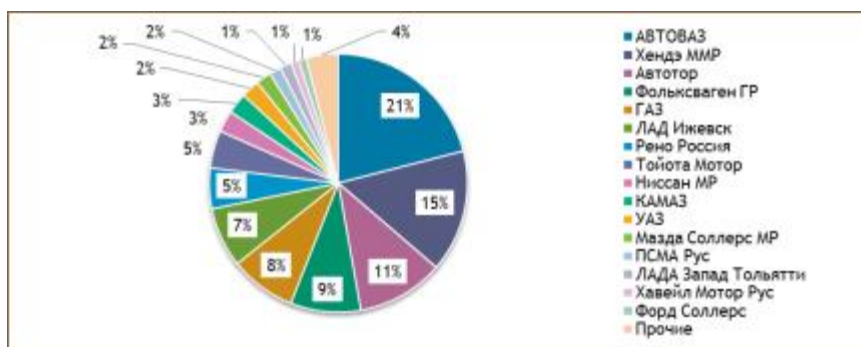


Рис. 2. Структура производства автомобильной техники в России за 2020 г.

В 2021 г. в Российской Федерации произвели 1568200 шт. автомобилей (+14% относительно 2020 г.). Из совокупного количества произведенных автомобилей легковой техники произвели 1340900 шт. (+6% относительно 2020 г.), грузовых автомобилей произвели 190 600 шт. (+155% относительно 2020 г.), автобусов произвели 36 700 шт. (+5% относительно 2020 г.).

Перспективы роста в 2021 г. были более оптимистичными, но дефицит компонентов, проблемы с цепочками поставок

и увеличение стоимости внесли свои коррективы. Также есть проблема завышения стоимости автомобилей со стороны дилеров.

Необходимо сказать, что китайские автопроизводители эффективно воспользовались ситуацией. У многих из них нет проблем с комплектующими и цепочками производства. Так Haval увеличил продажи в 2 раза, Chery – в 3 раза, а Geely — на 59%. Также китайские компании использовали возможность поднять стоимость на свою продукцию (табл. 2) [10].

Таблица 2. Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей в России в 2021 году (в сравнении с 2020 годом).

Марка	2021 г., шт.	2020 г., шт.	Динамика
Лада	350 714	343 512	2%
Kia	205 801	201 727	2%
Hyundai	167 333	163 441	2%
Renault	131 552	128 408	2%
Toyota	97 941	915 98	7%
Volkswagen	91 125	105 785	-14%
Skoda	90 443	94 632	-4%
ГАЗ	56 468	51 169	10%
Nissan	51 338	56 352	-9%
BMW	46 802	42 721	10%
Mercedes-Benz	44 849	40 491	11%
HaVal	39 126	17 381	125%
Chery	37 118	11 452	224%
УАЗ	32 420	36 487	-11%
Mazda	29 177	26 392	11%

Меры регулирования автомобильной отрасли также сильно завязаны на импорте и экспорте. Импорт в 2020 г. очень сильно просел из-за кризиса Covid-19. Но в 2021 г. импорт легковых автомобилей, грузовых

автомобилей, а также автомобилей специального назначения превысил 2019 г. (рис. 3) [6]. Транспортные средства для перевозки более 10 человек снижались в период 2019-2021 гг.

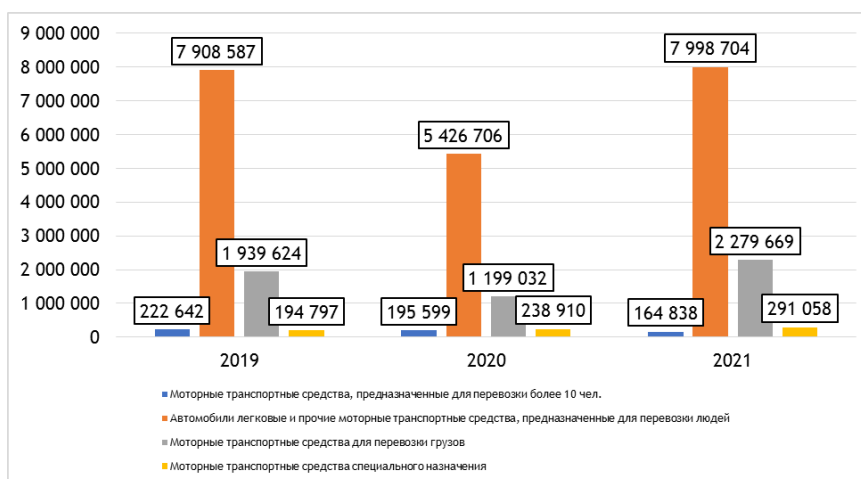


Рис. 3. Импорт автомобилей в России в период 2019–2021 гг., шт.

Динамика экспорта схожа с динамикой импорта. В 2021 г. экспорт транспортных средств для перевозки более 10 человек, а также транспортных средств специального назначения превысил результаты 2019 г. Экспорт легковых автомобилей и

грузовых автомобилей в 2021 г. превысил результаты 2020 г., но не смог превысить результаты 2019 г. (рис. 4).

Согласно прогнозу PWC, рынок новых легковых автомобилей к 2027 г. составит 1,74 млн. шт. [1]

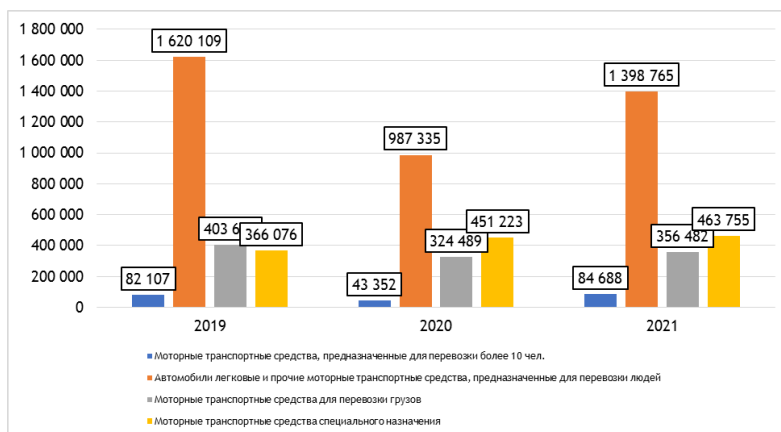


Рис. 4. Экспорт автомобилей в России в период 2019-2021 гг., шт.

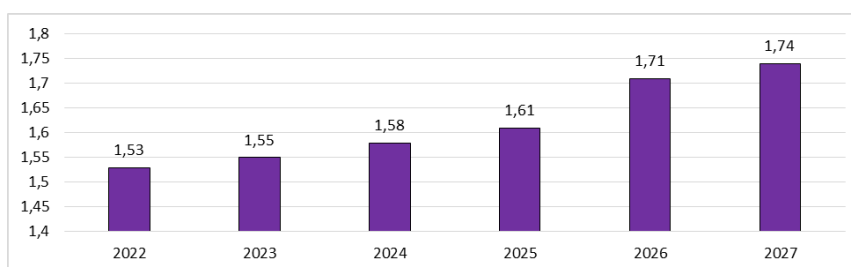


Рис. 5. Прогноз рынка новых легковых автомобилей в России, 2022-2027 гг., млн. шт.

Данные прогнозы даны с учетом дефицита комплектующих, снижения платежеспособности граждан России и сохранения существующих мер государственного регулирования.

Актуально будет также рассмотреть влияние грядущего кризиса в 2022 г. Так аналитики S&P Global Mobility учли отрицательные последствия в цепочках производства и поставок, увеличение цен металлы и энергоносители, дефицит компонентов. По оптимистичному прогнозу производители автомобилей не смогут выпустить около 2,6 млн шт. автомобилей в течение 2 лет, а по пессимистичному сценарию недовыпуск составит 4 млн шт. автомобилей. Но снижение активности в автомобильной отрасли коснутся всех стран, Европу в основном будут волновать проблемы компонентов, связанных с электроникой. По всему миру же недовыпуск к 2030 г. может составить почти 25 млн шт. автомобилей.

Также в Россию уже ограничили экспорт многие бренды автомобилей, а санк-

ции способствуют остановке деятельности многих заводов в самой стране.

Анализ государственного финансового регулирования автомобильной промышленности

В 1990-х годах у граждан России не было большого числа свободных денежных средств на покупку автомобиля. Конкуренция на автомобильном рынке формировалась борьбой российских брендов с иномарками с пробегом, поток новых иномарок сдерживался таможенными тарифами.

В 2000-х начался рост платежеспособности населения, это привело к рекордам импорта автомобилей. Правительство РФ в октябре 2002 г. ввело запретительные таможенные тарифы на импорт машин старше 7 лет. С 2009 года тарифы, утилизационный сбор очень сильно обрубили импорт поддержанных автомобилей.

В 2009 г. на поддержку производства автомобилей было потрачено 43 млрд руб. в форме госзаказа, 29 млрд руб. в форме гарантий, 25 млрд руб. в форме кредита

(для АВТОВАЗ). Также появились условия промышленной сборки, связанные с мощностью (более 25 тыс. шт.) и локализацией производства автомобилей (30%). Уменьшение пошлин на компоненты для автомобилей и право участия в государственных закупках привели огромные инвестиции в Россию, которые позволили возвести десятки заводов по производству иностранных автомобилей.

В 2011 г. условия промышленной сборки были обновлены: были увеличены мощности, а также локализация инженерных центров до 60%.

После вхождения Российской Федерации в ВТО, пришлось убрать преференции по таможенным пошлинам у ряда компаний по производству авто.

Субсидии в 2012 г. составили 3,9 млрд руб., в 2013 г. – 4,8 млрд руб., в 2014 г. – 5,6 млрд руб.

В 2017 году был придуман новый способ достижения локализации производства – специальный инвестиционный контракт. Это такой контракт, который предполагает инвестиции заводов по производству автомобилей в автомобильную отрасль РФ взамен на различные льготы от государства. СПИК позволяет увеличить результаты двигателестроения, добиться локализация компонентов, увеличить инвестиции в НИОКР. Оценка локализации в рамках СПИК регулируется постановлением правительства № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации».

В рамках бюджетных методов наибольшее влияние оказывает субсидирование процентной ставки. Государство субсидирует до 90% ключевой ставки ЦБ для автопроизводителей (Постановления от 15 января 2014 года №№29–32 во исполнение госпрограммы «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности», в дальнейшем программа продлевалась). В период 2015-2017 гг. можно заметить уменьшение господдержки автомобилестроительной отрасли. Производитель автомобилей, функционирую-

щий на территории РФ, имеет право на льготу по процентной ставке на кредиты, которые идут на цели увеличения мощностей производства или совершенствование технологий, но в пределах 90% от ставки рефинансирования Центрального банка. Данные субсидии регулируются бюджетом страны: в 2015 г. на субсидии было выделено 6,9 млрд руб., в 2016 г. – 5,2 млрд руб., в 2017 г. – 4,7 млрд руб.

К неналоговым методам можно отнести изменение утилизационного сбора, изменение таможенных пошлин. Утилизационный сбор – это плата за импортированный или произведенный автомобиль в Российской Федерации, которая включается в его стоимость. Данный метод помогает стимулировать российские автозаводы. Данный сбор регулируется статьей 24 Федерального закона от 24.06.1998 г. N 89-ФЗ "Об отходах производства и потребления". Снижение сбора приводит к увеличению продаж и наоборот.

Также можно выделить налоговые методы, которые связаны с различными видами льгот для компаний, которые занимаются автомобилестроением. Например, снижение налоговых ставок для автопроизводителей в определенных регионах государства. Насколько известно, сейчас в России нет никакого внятного использования данного метода, а налоговое регулирование не спешит выполнять стимулирующую функцию для экономики.

Еще государство может поддерживать компании на микроуровне: напрямую финансируя и участвуя в деятельности. Например, госкомпания ГК «Ростех» владеет почти 50% ПАО «КАМАЗ». Но данный метод тоже не развит в России.

Что касается Стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2020 г., то она не могла быть реализована из-за существующих тенденций и обстоятельств. Задачи в данной стратегии стояли следующие: увеличение добавленной стоимости от легковых автомобилей; увеличение экспорта.

В 2016 г. государство выделило 50 млрд руб. на развитие продаж с помощью

субсидирования логистических расходов при перевозке автомобилей.

Представители Минпромторга подсчитали то, что на стимулирования потребления автомобилей в 2018 г. было выделено 24 млрд руб. Для российского производства было предусмотрено выделение еще 100 млрд руб. в виде субсидий.

В 2020 г. на поддержку российских производителей было выделено 25 млрд руб.: 5 млрд руб. были направлены на покупку автомобилей скорой помощи; 7 млрд руб. – на субсидирование кредитования; 8,5 млрд руб. – на льготный лизинг; 4,5 млрд руб. было потрачено на субсидии

по займам на закупку транспорта для государственных нужд.

В соответствии с Распоряжением Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года» к 2025 г. производство легковых автомобилей составит 2 210 тыс. ед. автомобилей, производство легковых коммерческих автомобилей составит 220 тыс. ед. автомобилей, производство грузовых автомобилей составит 111 тыс. ед. автомобилей, а производство автобусов составит 19 тыс. ед. автомобилей (рис. 6) [9].

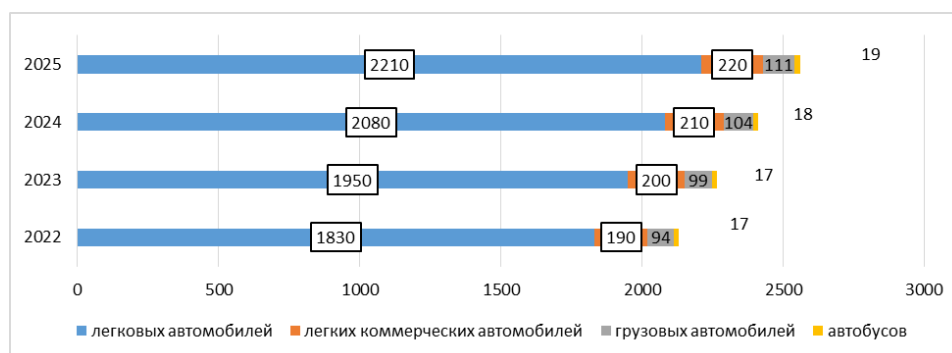


Рис. 6. Прогноз производства автомобилей на 2022–2025 гг., тыс. шт.

Возможное будущее увеличение благосостояния граждан приведет к увеличению спроса на автомобили. Средний темп прироста реальных располагаемых доходов в 1,5%–2% и темп прироста инвестиций в основной капитал в 3,8% в перспективе до 2025 г. поспособствуют росту автомобильной отрасли до 2,6 млн шт. автомобилей.

Основная цель стратегии – формирование регулирующих, инвестиционных, инфраструктурных и технологических условий для увеличения конкурентоспособности российского автомобилестроения.

Также целями являются: завоевание 80–90% рынка российскими производителями, увеличение компетенций в автомобилестроении, выведение на рынок продуктов с принципиально новыми свой-

ствами в области, создание новых продуктов.

Результативность финансового регулирования автомобильной отрасли и рекомендации по улучшению данного регулирования в целях развития отрасли

Как было указано, государство непрерывно придумывало все более разнообразные методы поддержки данной отрасли, они показывали себя как достаточно эффективные. Но всегда влияли различные факторы, которые снижали эффективность данных мер: экономические и финансовые кризисы, вступление в ВТО, Covid-19, санкции.

Также важно сказать, что Стратегия развития отрасли до 2020 года не могла быть реализована из-за многих факторов, связанных с санкциями в 2014–2015 гг.

Проблемы российского производства автомобилей были ранее косвенно затро-

нуты: это и недостаток компетенций, технологий, и сложная экономическая обстановка в стране.

На сегодняшний день (в 2022 г.) почти все страны Европы, США и Япония ввели достаточно болезненные санкции, которые конечно же отразятся и на автомобильной промышленности. Во-первых, это уход многих иностранных производителей. Во-вторых, усложнение импорта компонентов для сборки автомобилей. Также помимо новых усложнений, никуда не ушел и дефицит электронных компонентов машин, дефицит запчастей, который уже несколько последних лет только нарастал.

Но уход иностранных компаний дает возможность занять российским производителям огромный кусок рынка, если бы не прогнозные падающие реальные доходы населения, снижение инвестиционной активности.

Чтобы простимулировать автомобилестроение, были сформированы некоторые меры финансового регулирования:

- финансирование напрямую российских производителей до момента стабилизации ситуации в мировой экономике (предоставление государственных и муниципальных кредитов и гарантий);
- уменьшение налога на прибыль для компаний, которые занимаются производством автомобилей;
- снижение таможенных пошлин;
- расширение льготного кредитования;
- создание с финансовой точки зрения прекрасных условий в отрасли для возвращения иностранных компаний;
- увеличение госзаказов у российских автопроизводителей;
- поддержка вышеизложенными методами связанные с производством автомобилей отраслей (или компаний, которые

поставляют необходимые материалы автозаводам).

В данный момент ограничение импорта, национализация иностранных заводов и ограничение мирового производства автомобилей (в том числе ограничение для недружественных стран), в конечном счете, может ударить по России. Это может привести к снижению инвестиционной привлекательности страны, отказу от российского рынка сбыта запчастей, уменьшению импорта автомобилей в Россию. Нужно понимать, что запчасти и компоненты нужны не только для новых автомобилей, но и автомобилей на вторичном рынке, который составляет немалую долю всего автомобильного рынка.

Выводы

По итогу работы подтвердилась важность автомобилестроения для экономики в целом и продвижения ее результатов на глобальные рынки. Важно понимать, что компетенции – наиболее важный момент для автомобильной промышленности, помимо взаимосвязанности с различными экономиками. Ведь различные части автомобиля эффективнее и дешевле производятся в других странах.

Были рассмотрены денежно-кредитные, бюджетные, налоговые, неналоговые (в основном, таможенные) инструменты регулирования отечественного автомобилестроения, даны общие предложения по совершенствованию регулирования в существующих условиях.

Таким образом, рациональное и эффективное финансовое регулирование позволит Российской Федерации достичь необходимых компетенций в отрасли, эффективности производства, конкурентоспособности продукции, что в дальнейшем даст толчок для роста не только рынку по производству автомобилей, но и связанным отраслям экономики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Автомобильная промышленность России. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильная_промышленность_России.

2. Аналитика ЕУ. URL: https://www.ey.com/ru_ru/automotive-transportation/ey-automotive-industry-overview.
3. ЕМИСС. URL: <https://www.fedstat.ru>.
4. Как спецоперация на Украине скажется на глобальном авторынке. URL: <https://www.popmech.ru/vehicles/1122563-nehvatka-millionov-cto-zhdet-avtoprom-v-2022-godu>.
5. Минпромторг. <https://minpromtorg.gov.ru>.
6. Обзор автомобильного рынка России в 2020 г. и перспективы развития – PWC. URL: <https://www.pwc.ru/ru/assets/auto-press-briefing-2020.pdf>.
7. Распоряжение Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71835572>.
8. Российский авторынок: итоги 2021 года – Авторевю. URL: <https://autoreview.ru/news/rossiyskiy-avtorynok-itogi-2021-goda>
9. Сколько автомобилей производится на заводах в России? АВТОСТАТ. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/49288>.
10. Федеральная таможенная служба. URL: <https://customs.gov.ru>.

REFERENCES (TRANSLITERATED)

1. Avtomobil'naja promyshlennost' Rossii. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Avtomobil'naja_promyshlennost'_Rossii.
2. Analitika EY. URL: https://www.ey.com/ru_ru/automotive-transportation/ey-automotive-industry-overview.
3. EMISS. URL: <https://www.fedstat.ru>.
4. Kak specoperacija na Ukraine skazhetsja na global'nom avtoryнке. URL: <https://www.popmech.ru/vehicles/1122563-nehvatka-millionov-cto-zhdet-avtoprom-v-2022-godu>.
5. Minpromtorg. <https://minpromtorg.gov.ru>.
6. Obzor avtomobil'nogo rynka Rossii v 2020 g. i perspektivy razvitija – PWC. URL: <https://www.pwc.ru/ru/assets/auto-press-briefing-2020.pdf>.
7. Rasporjazhenie Pravitel'stva RF ot 28 aprelja 2018 g. № 831-r «Strategija razvitija avtomobil'noj promyshlennosti Rossijskoj Federacii na period do 2025 goda». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71835572>.
8. Rossijskij avtorynok: itogi 2021 goda – Avtorevju. URL: <https://autoreview.ru/news/rossiyskiy-avtorynok-itogi-2021-goda>
9. Skol'ko avtomobilej proizvoditsja na zavodah v Rossii? AVTOSTAT. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/49288>.
10. Federal'naja tamozhennaja sluzhba. URL: <https://customs.gov.ru>.

Поступила в редакцию 17.05.2022.

Принята к публикации 21.05.2022.

Для цитирования:

Бояринцев К.Д. Анализ финансового регулирования автомобильной отрасли // Гуманитарный научный вестник. 2022. №5. С. 122-130. URL: <http://naukavestnik.ru/doc/2022/05/Voyarintsev.pdf>