

Импорт автомобильных комплектующих частей в Россию

Влас Александрович РЯЗАНОВ,
кандидат географических наук,
Институт экономики РАН
(117218, Москва, Нахимовский проспект, 32)
старший научный сотрудник,
E-mail: vlas.ryazanov@gmail.com

УДК: 339.562;
ББК: 65.428;
P99
DOI: 10.24412/2072-8042-2021-10-114-124

Аннотация

В статье рассматривается импорт в Россию автомобильных комплектующих в классификации ТН ВЭД (код 8708) в 2001-2020 гг. Ключевыми факторами изменения объемов импорта этой продукции является увеличение в России обслуживаемого легкового автопарка, а также динамика производства легковых автомобилей в стране. При этом первое направление использования абсолютно преобладает над вторым, что подтверждается данными проведенного регрессионного анализа. После резкого снижения доходов населения в 2014 году спрос как на новые автомобили, так и на запчасти для обслуживания автопарка сократился, причем старение автопарка не сопровождалось ростом расходов на его содержание. Это требует пересмотра отраслевой политики для повышения ценовой доступности импортных комплектующих.

Ключевые слова: Россия, импорт, автокомплектующие, автомобильная промышленность.

Russia as an Importer of Automotive Parts and Accessories

Vlas Alexandrovich RYAZANOV,
Candidate of Geographic Sciences,
Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences
(117218, Russia, Moscow, Nakhimovsky av., 32)
Senior researcher, E-mail: vlas.ryazanov@gmail.com

Abstract

The article is devoted to the imports of automotive parts (HS code 8708) to Russia in 2001-2020. The key factors that caused the changes in imports of these products are the increase in the serviced passenger car fleet in Russia, as well as passenger car production in the country. The first factor absolutely dominates over the second; it was confirmed by the regression analysis of the data. After a dramatic decline in household incomes in 2014, the demand for both new cars and spare parts for fleet maintenance decreased, with the aging fleet not being followed by an increase in maintenance costs. It requires a revision of the government industrial policy to improve the affordability of imported automotive parts.

Keywords: Russia, import, automotive parts, automotive industry.



Автомобильная индустрия – одна из ключевых отраслей обрабатывающей промышленности. На ее развитие в России с начала 2000-х годов были направлены особые усилия властей, поскольку страна представляет собой крупный автомобильный рынок, емкость которого достаточна для организации собственного автопроизводства. Кроме того, у России был успешный опыт адаптации зарубежных технологических решений в этой отрасли, сначала в 1920-30-е годы (Московский и Горьковский автозаводы), а затем в 1970-е (Волжский автозавод). Тем не менее, в первое постсоветское десятилетие автомобильный рынок в России развивался по другому сценарию – в страну начала массово завозиться подержанная техника и для ее обслуживания появились каналы импорта автокомплекующих. Данные об объемах ввоза автокомпонентов (код ТН ВЭД 8708) в числе другой внешнеторговой информации с 2001 года собираются агрегатором таможенной статистики порталом Trademap¹ и являются предметом анализа настоящей статьи. Все исходные данные приведены в Приложении 1.

Несмотря на то что первые предприятия по сборке автомобилей зарубежной разработки появились в России еще в середине 1990-х годов, до середины 2000-х годов они слабо влияли на общие объемы как производства, так и, тем более, продаж легковых автомобилей. Практически все автокомплекующие в этот период поступали на вторичный рынок для обслуживания и ремонта ввезенных ранее подержанных иномарок. Сами объемы учтенного импорта таких автомобилей до повышения пошлин на них до заградительного уровня² в начале 2009 года составляли 300-400 тыс. штук ежегодно, а в 2002 году превысили полмиллиона изделий³. Условия локализации производства для автосборочных предприятий зарубежных компаний в России были мягкими – доля произведенных в России комплектующих должна была составлять только 30% через 5 лет, тогда как в Индии и Китае ее целевым уровнем были 70% через 3-4 года⁴. Как следствие, развитие сборки иномарок в России вместе с увеличением их автопарка привело к взрывному росту импорта автокомплекующих, который в стоимостном выражении увеличился с 2001 по 2008 год почти в 20 раз, с 270 млн до 5,3 млрд долларов. К 2012 году этот объем удвоился, а в 2013-м достиг пика в 11,5 млрд долларов. К этому времени в структуре как производства, так и продаж легковых автомобилей в России абсолютно доминировали собранные в стране иномарки.

Основными факторами спроса на новые автомобили в России были увеличение доходов населения и изначально низкий уровень автомобилизации. За 2001-2013 гг. легковой автопарк в России вырос в 2 раза, с 19,7 до 39,3 млн автомобилей. Средняя зарплата в стране при этом увеличилась в 9 раз со 110 до 947 долларов в месяц. Однако после резкого снижения цен на нефть в 2014 году и последовавшего за этим затяжного экономического кризиса резкий рост автопарка прекратился, продажи новых автомобилей упали более, чем вдвое (с 2,8 млн шт. в 2011-2012 гг.



до 1,3 млн в 2016 году) и не восстановились (см рисунок 1). Это перечеркнуло как оптимистические, так и умеренные прогнозы. Эксперты PriceWaterhouseCoopers в 2006 году предсказывали пик спроса в 2014 году в 6 млн штук с плавным снижением до 5 млн в 2020-м⁵, а руководство автодилера «Рольф» в конце 2016 года рассчитывало⁶ на возврат рынка к уровню 2014 года к 2020 году и превышение пика 2013 года в 2022 году.



Рис. 1. Выпуск и продажи новых легковых автомобилей в России, млн штук

Fig. 1. Production and sales of new cars in Russia, million units

Источники: Росстат, Автостат

На импорте автокомплектующих падение продаж новых автомобилей сказало-сь не так драматично, по итогам 2020 года, он был ровно на треть ниже пика 2013 года. Этот сектор становится все более значимым для российского авторынка как в силу продолжающегося роста автопарк, который нуждается в обслужива-нии, так и из-за устойчиво низкого в течение последних лет уровня продаж новых легковых автомобилей.

Для построения модели, статистически корректно описывающей импорт авто-компонентов, необходимы факторы, которые отражают влияние двух секторов их потребления – выпуск легковых автомобилей в России и автопарк. Сложность за-ключается в том, что импорт представляет собой денежную величину, тогда как выпуск и обслуживаемый автопарк – физические. Для перевода их в денежный эквивалент умножим обе переменные на среднюю стоимость нового легкового ав-томобиля. Тогда в первом случае получим объем рынка в денежном выражении, а во втором – условную стоимость замены всего легкового автопарк страны в течение одного года. Используем классическую модель линейной регрессии без константы, ее статистические характеристики приведены в Приложении 2.

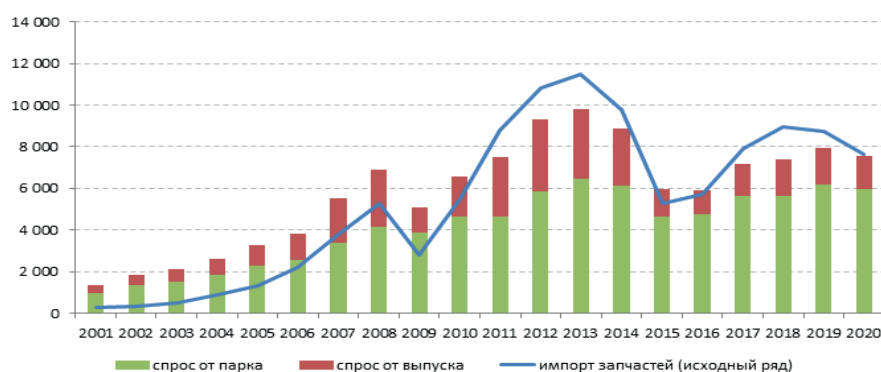


Рис. 2. Регрессионный анализ импорта автокомплектующих в Россию, млн долл. США
 Fig. 2. Regression analysis of automobile parts imports to Russia, USD million

Источник: расчеты автора по данным Trademap, Росстата и Автостата

При умножении рассчитанных коэффициентов на фактические значения факторов получим модельный вклад каждого из них в общий итог, что показывает абсолютное преобладание вторичного рынка автокомплектующих над поставками автосборочным предприятиям (см. рисунок 2). Это распределение соответствует более ранним оценкам других авторов⁷. Для дополнительного подтверждения сравним динамику вторичного рынка всех⁸ автозапчастей для легковых автомобилей с динамикой импорта комплектующих (см. рисунок 3).

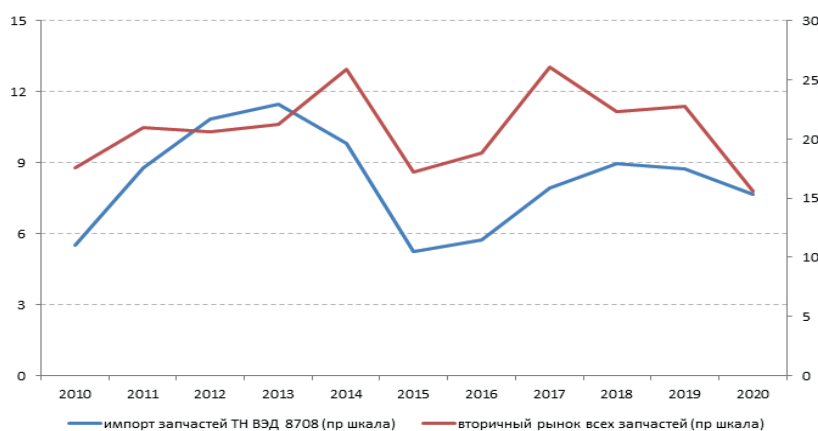


Рис. 3. Импорт автокомплектующих кода 8708 и весь вторичный рынок автозапчастей в России, млрд долл. США

Fig. 3. Import of Vehicle Component Code 8708 and Whole Secondary Market of Automotive Parts in Russia, USD billion

Источники: Trademap, Автостат, Банк России



Объяснение этого феномена при абсолютном преобладании в продажах собранной в России продукции иностранных компаний (в т.ч. Renault, которая с 2014 контролирует «АвтоВАЗ»), состоит, во-первых, в последствиях резкого снижения самих объемов выпуска при росте автопарка, а во-вторых, в большей локализации наиболее дешевых и доступных брендов, которая уже в середине 2010-х годов превышала 50%⁹¹⁰. Вслед за автосборочными предприятиями в России появились и производители автокомпонентов, однако их присутствие служит ограничением для импорта только автокомплектующих для поставок на заводы, но не для обслуживания и ремонта автопарка. Согласно статистике Trademap, продукция товарных кодов 8708 из России экспортируется в минимальных объемах (0,5-0,6 млрд долларов ежегодно в 2007-2020 годах) и почти исключительно в страны бывшего СССР. Иными словами, производство автокомпонентов в России существует преимущественно для формального удовлетворения требований властей по локализации автосборки.

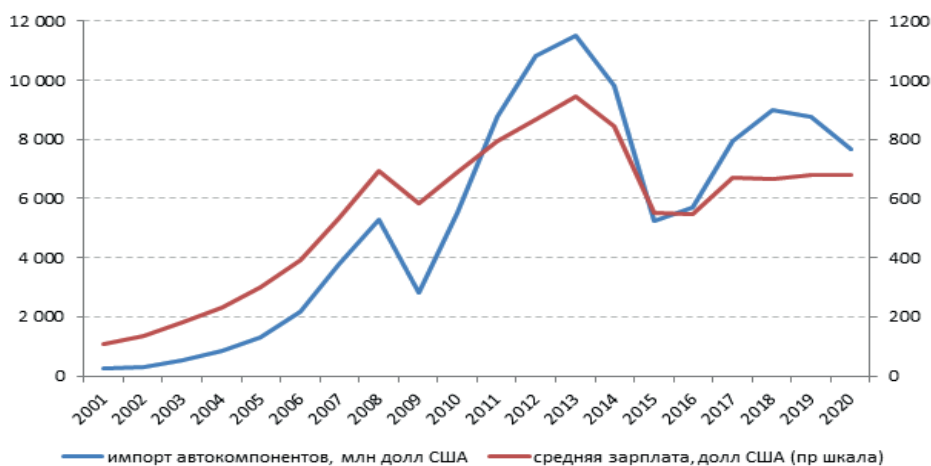


Рис. 4. Импорт автокомпонентов и средняя заработная плата в России
 Fig. 4. Imports of Vehicle Components and Average Wages in Russia

Источник: расчеты автора по данным Trademap, Росстата и Банка России

На объем импорта автокомплектующих статистически (через среднюю стоимость нового купленного автомобиля) влияет средняя заработная плата в стране, их динамика на протяжении многих лет весьма близка (см. рисунок 4). Средняя стоимость нового автомобиля в России примерно равна средней заработной плате за три года, причем это соотношение устойчиво примерно с 2007 года. Изучение

причин низких доходов населения в России выходит за рамки данного исследования, однако их влияние на импорт автокомплекующих очевидно. Они сказываются не только на общем объеме, но и на структуре импорта (см. рисунок 5), в котором устойчиво растет доля продукции азиатских стран, тогда как доля европейских поставок сократилась с 2010 года на 10 п.п.

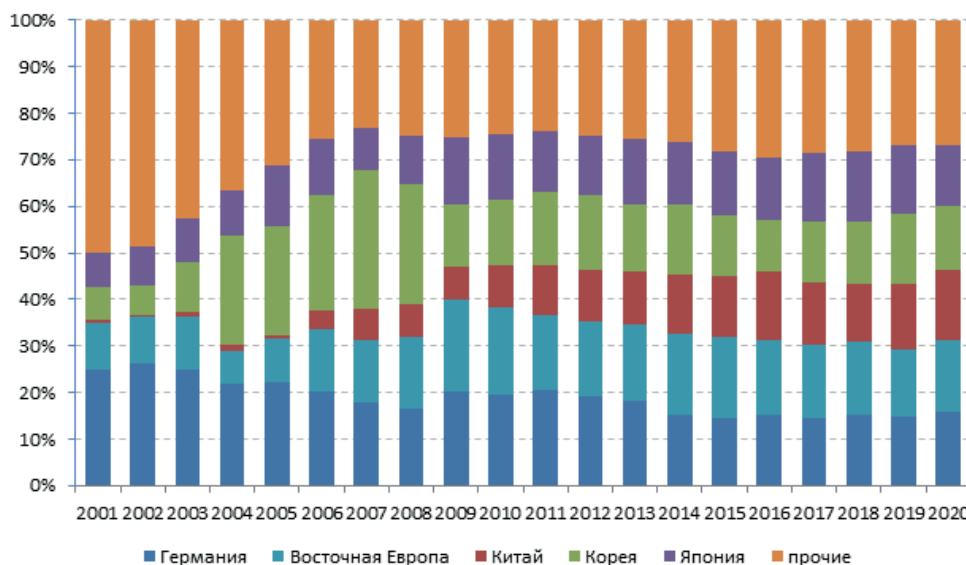


Рис. 5. Страновая структура импорта автокомплекующих в Россию

Fig. 5. Country Structure of Imports of Vehicle Components to Russia

Источник: Trademap

Отдельного внимания заслуживает «недоремонтированность» российского автопарка, которая может быть оценена через обратную величину к доле расходов на все запчасти в производстве автопарка на среднюю цену нового автомобиля. Она показывает, что только в 2020 году произошло резкое отклонение от среднегодового уровня таких затрат, которые, если относить их на один автомобиль в парке, в 40-50 раз меньше стоимости нового изделия (см. рисунок 6). При этом в 2016-2017 годах произошло сближение этого показателя с условным периодом обновления всего автопарка при текущих продажах, который с 15-20 лет вырос до 30. Это означает, что условные затраты на ремонт автомобиля в течение всего выросшего срока его эксплуатации начинали становиться сопоставимыми со стоимостью приобретения нового транспортного средства. При этом старение автопарка не привело к устойчивому росту удельных расходов на его содержание, напротив, с 2017 года эта величина сократилась с 1/35 до 1/65 средней цены нового автомобиля.



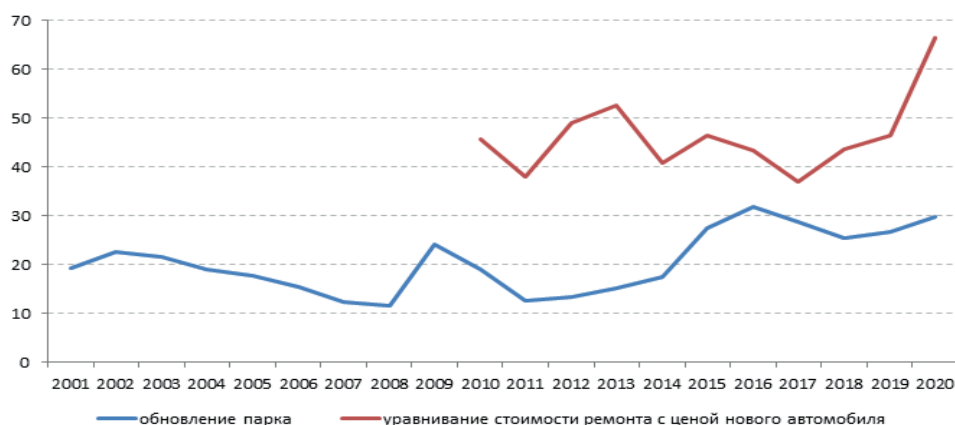


Рис. 6. Условные периоды обновления парка при текущем уровне продаж и уравнивания расходов на все запчасти со средней ценой нового автомобиля, лет

Fig. 6. Contingent Renewal Periods for current Sales and Cost Equalization of All Spare Parts with Average Price of New Car, years

Источник: расчеты автора по данным Автостата и Росстата, данные о вторичном рынке всех автозапчастей до 2010 года фрагментарны.

Институциональные пути выхода из кризисного состояния автопрома в России предлагались отраслевыми экспертами на протяжении многих лет и в основном связаны с ужесточением требований российских властей к локализации производства, в частности, изменения методики ее оценки путем расчета локализации выпуска автокомпонентов¹¹. Однако у мировых автопроизводителей российский рынок уже не вызывает такого интереса, как в середине 2000-х годов. Так, среди немецких компаний Volkswagen согласился на дальнейшую локализацию производства в рамках специальных инвестиционных контрактов, тогда как BMW отказался¹² от строительства в России собственного предприятия. Глобальной экспортной производственной базой для автоконцернов еще в начале 2000-х стали бывшие страны СЭВ в Восточной Европе¹³. При низких доходах населения и сильно сократившемся рынке ключевой задачей должны стать не попытки замкнуть производственную цепочку заводов зарубежных компаний в границах страны или превратить Россию в крупного экспортера автомобилей, а максимально стимулировать обновление и регулярное обслуживание автопарка. Для этого логично снизить импортные пошлины как на новые автокомплектующие, так и на новые автомобили.

Исходные данные

| год | А | Б | В | Г | Д | Е | Ж | З | И | К | Л |
|------|----------|------|------|-----|----|------|------|------|------|------|------|
| 2001 | 270,1 | 19,7 | 1,02 | 110 | 7 | 1,02 | 8,3 | 19,3 | 75,8 | | |
| 2002 | 312,9 | 22,5 | 0,98 | 137 | 9 | 1,00 | 10,4 | 22,6 | 76,2 | | |
| 2003 | 507,5 | 23,3 | 1,01 | 179 | 11 | 1,08 | 11,3 | 21,5 | 63,3 | | |
| 2004 | 858,3 | 24,2 | 1,11 | 233 | 15 | 1,28 | 13,1 | 18,9 | 56,5 | | |
| 2005 | 1 301,0 | 25,6 | 1,07 | 300 | 19 | 1,45 | 15,2 | 17,7 | 50,7 | | |
| 2006 | 2 185,2 | 27,1 | 1,18 | 391 | 28 | 1,75 | 16,2 | 15,5 | 41,5 | | |
| 2007 | 3 781,5 | 29,4 | 1,29 | 532 | 47 | 2,40 | 19,7 | 12,3 | 36,9 | | |
| 2008 | 5 288,4 | 32,0 | 1,47 | 696 | 61 | 2,75 | 22,3 | 11,6 | 32,0 | | |
| 2009 | 2 802,7 | 33,1 | 0,60 | 586 | 28 | 1,37 | 20,1 | 24,2 | 34,3 | | |
| 2010 | 5 503,0 | 34,0 | 1,21 | 688 | 42 | 1,78 | 23,6 | 19,1 | 34,3 | 17,5 | 45,7 |
| 2011 | 8 787,2 | 35,1 | 1,74 | 793 | 64 | 2,80 | 22,7 | 12,5 | 28,7 | 21,0 | 38,0 |
| 2012 | 10 827,6 | 36,9 | 1,96 | 866 | 76 | 2,76 | 27,4 | 13,4 | 31,6 | 20,6 | 49,1 |
| 2013 | 11 488,9 | 39,3 | 1,92 | 947 | 74 | 2,61 | 28,4 | 15,1 | 30,0 | 21,2 | 52,6 |
| 2014 | 9 802,7 | 40,8 | 1,70 | 845 | 61 | 2,34 | 25,9 | 17,4 | 30,7 | 25,9 | 40,8 |
| 2015 | 5 258,8 | 40,9 | 1,22 | 553 | 29 | 1,49 | 19,6 | 27,4 | 35,4 | 17,2 | 46,5 |
| 2016 | 5 716,6 | 41,6 | 1,12 | 549 | 26 | 1,31 | 19,6 | 31,8 | 35,8 | 18,9 | 43,3 |
| 2017 | 7 939,1 | 42,4 | 1,36 | 669 | 34 | 1,48 | 22,8 | 28,6 | 34,1 | 26,1 | 37,1 |
| 2018 | 8 978,4 | 42,4 | 1,56 | 667 | 38 | 1,67 | 22,9 | 25,4 | 34,4 | 22,3 | 43,6 |
| 2019 | 8 756,2 | 43,5 | 1,52 | 681 | 40 | 1,63 | 24,4 | 26,7 | 35,8 | 22,8 | 46,6 |
| 2020 | 7 651,6 | 44,5 | 1,26 | 678 | 35 | 1,49 | 23,2 | 29,9 | 34,2 | 15,6 | 66,4 |

А – импорт кода 8708, млн долл.; Б – легковой автопарк, млн шт.; В – выпуск легковых автомобилей, млн шт.; Г – средняя заработная плата, долл. в месяц; Д – рынок новых легковых автомобилей, млрд долл.; Е – рынок новых легковых автомобилей, млн шт.; Ж = Д/Е – средняя цена автомобиля, тыс. долл.; З = Б/Е – обновление парка, лет; И = Ж/Г – доступность автомобиля, мес. работы; К – вторичный рынок всех запчастей, млрд долл.; Л = (Б*Ж)/К – уравнивание стоимости ремонта с ценой нового автомобиля, лет

Источники: Trademap, Росстат, Автостат, Банк России, расчеты автора



Характеристики модели линейной регрессии

| <i>Регрессионная статистика</i> | | | | | |
|---------------------------------|---------------------|---------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| Множественный R | | | | | 0,976489053 |
| R-квадрат | | | | | 0,95353087 |
| Нормированный R-квадрат | | | | | 0,895393696 |
| Стандартная ошибка | | | | | 1481,142524 |
| Наблюдения | | | | | 20 |
| <i>Дисперсионный анализ</i> | | | | | |
| | <i>df</i> | <i>SS</i> | <i>MS</i> | <i>F</i> | <i>Значимость F</i> |
| Регрессия | 2 | 810282435,9 | 405141218 | 184,6769645 | 2,94741E-12 |
| Остаток | 18 | 39488097,2 | 2193783,178 | | |
| Итого | 20 | 849770533,1 | | | |
| | <i>Коэффициенты</i> | <i>Стандартная ошибка</i> | <i>t-статистика</i> | <i>P-Значение</i> | |
| Y-пересечение | 0 | #Н/Д | #Н/Д | #Н/Д | |
| Переменная X 1 (выпуск*цена) | 45,44364572 | 24,21123945 | 1,876964862 | 0,07682924 | |
| Переменная X 2 (парк*цена) | 5,831351976 | 1,334141637 | 4,370864243 | 0,000368467 | |

ПРИМЕЧАНИЯ:

- ¹ <https://www.trademap.org>
- ² <https://www.kommersant.ru/doc/1111783>
- ³ <https://www.kommersant.ru/doc/2564804>
- ⁴ Гордеев Р.В., Пыжев А.И. Российское автомобилестроение: результаты, тенденции и перспективы // Экономический анализ: теория и практика. – 2014.- №48. – С. 28-29
- ⁵ Ходченко С.С. Современный российский рынок автомобилей: структура и особенности предложения // Экономический вестник Ростовского государственного университета. – 2008. - №4-2. – С. 217
- ⁶ https://www.autostat.ru/news/28269/pages/meropriyatiya/nashi_konferencii/it-revoluciya_v_avtobiznese_-_2019/
- ⁷ Гаранин Д.А., Лукашевич Н.С. Исследование потребностей автопромышленных компаний Санкт-Петербурга и Ленинградской области в испытательном сопровождении автокомпонентов // Экономика в промышленности. – 2015. - №3. – С. 38
- ⁸ В товарном коде ТН ВЭД 8708 отсутствуют, например, шины и автомобильные масла
- ⁹ Акимкина Д.А. Проблемы стратегии развития автомобильной промышленности и пути их решения // Финансовая аналитика. Проблемы и решения. – 2014. - №7. – С. 48
- ¹⁰ Тимофеев А.Д., Шушкин М.А. Исследование рынка автокомпонентов России с целью определения направлений его импортозамещения // Вестник технологического университета. – 2015. - №19. – С. 210
- ¹¹ Фомин И.Ф. О мерах таможенного учета в обеспечении локализации автомобилестроения и социально-экономическое развитие регионов // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2017. - №9. – С. 15
- ¹² <https://www.kommersant.ru/doc/4968029>
- ¹³ Возмилова С.С., Волгина Н.А. Автомобилестроение в странах Центральной и Восточной Европы: современные тенденции развития // Грузовик. – 2015. - №12. – С. 34-42

БИБЛИОГРАФИЯ:

- Акимкина Д.А. Проблемы стратегии развития автомобильной промышленности и пути их решения // Финансовая аналитика. Проблемы и решения. – 2014. - №7. – С. 44-54 @@ Akimkina D.A. Problemy` strategii razvitiya avtomobil`noj promy`shlennosti i puti ix resheniya // Finansovaya analitika. Problemy` i resheniya. – 2014. - №7. – S. 44-54
- Возмилова С.С., Волгина Н.А. Автомобилестроение в странах Центральной и Восточной Европы: современные тенденции развития // Грузовик. – 2015. - №12. – С. 34-42 @@ Vozmilova S.S., Volgina N.A. Avtomobilestroenie v stranax Central`noj i Vostochnoj Evropy`: sovremennyye tendencii razvitiya // Gruzovik. – 2015. - №12. – S. 34-42
- Гаранин Д.А., Лукашевич Н.С. Исследование потребностей автопромышленных компаний Санкт-Петербурга и Ленинградской области в испытательном сопровождении автокомпонентов // Экономика в промышленности. – 2015. - №3. – С. 30-41 @@Garanin D.A., Lukashevich N.S. Issledovanie potrebnostey avtopromy`shlenny`x kompanij Sankt-Peterburga i Leningradskoj oblasti v ispy`tatel`nom soprovozhdenii avtokomponentov // E`konomika v promy`shlennosti. – 2015. - №3. – S. 30-41



Гордеев Р.В., Пыжев А.И. Российское автомобилестроение: результаты, тенденции и перспективы // Экономический анализ: теория и практика. – 2014.- №48. – С. 26-37 @@
Gordeev R.V., Py`zhev A.I. Rossijskoe avtomobilestroenie: rezul`taty`, tendencii i perspektivy` // E`konomicheskij analiz: teoriya i praktika. – 2014.- №48. – S. 26-37

Тимофеев А.Д., Шушкин М.А. Исследование рынка автокомпонентов России с целью определения направлений его импортозамещения // Вестник технологического университета. – 2015. - №19. – С. 208-214 @@
Timofeev A.D., Shushkin M.A. Issledovanie ry`nka avtokomponentov Rossii s cel`yu opredeleniya napravlenij ego importozameshheniya // Vestnik technologicheskogo universiteta. – 2015. - №19. – S. 208-214

Фомин И.Ф. О мерах таможенного учета в обеспечении локализации автомобилестроения и социально-экономическое развитие регионов // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2017. - №9. – С. 15 @@
Fomin I.F. O merax tamozhennogo ucheta v obespechenii lokalizacii avtomobilestroeniya i social`no-e`konomicheskoe razvitie regionov // Upravlenie e`konomicheskimi sistemami: e`lektronny`j nauchny`j zhurnal. – 2017. - №9. – S. 15

Ходченко С.С. Современный российский рынок автомобилей: структура и особенности предложения // Экономический вестник Ростовского государственного университета. – 2008. - №4-2. – С. 216-219 @@
Xodchenko S.S. Sovremenny`j rossijskij ry`nok avtomobilej: struktura i osobennosti predlozheniya // E`konomicheskij vestnik Rostovskogo gosudarstvennogo universiteta. – 2008. - №4-2. – S. 216-219

