



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

Юрий Симачев

Михаил Кузык

Центр исследований структурной политики НИУ ВШЭ

Александр Бутов

Институт «Центр развития» НИУ ВШЭ

РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ: КЛЮЧЕВЫЕ ОСОБЕННОСТИ, ВЛИЯНИЕ КРИЗИСА, ПЕРСПЕКТИВЫ ПОСТКРИЗИСНОГО РАЗВИТИЯ

Семинар НИУ ВШЭ – РСПП «Оценка влияния пандемии COVID - 19 на ключевые отрасли российской экономики и перспективы их развития»

17 июня 2020 г.

Особенности подхода

Ключевые вопросы исследования

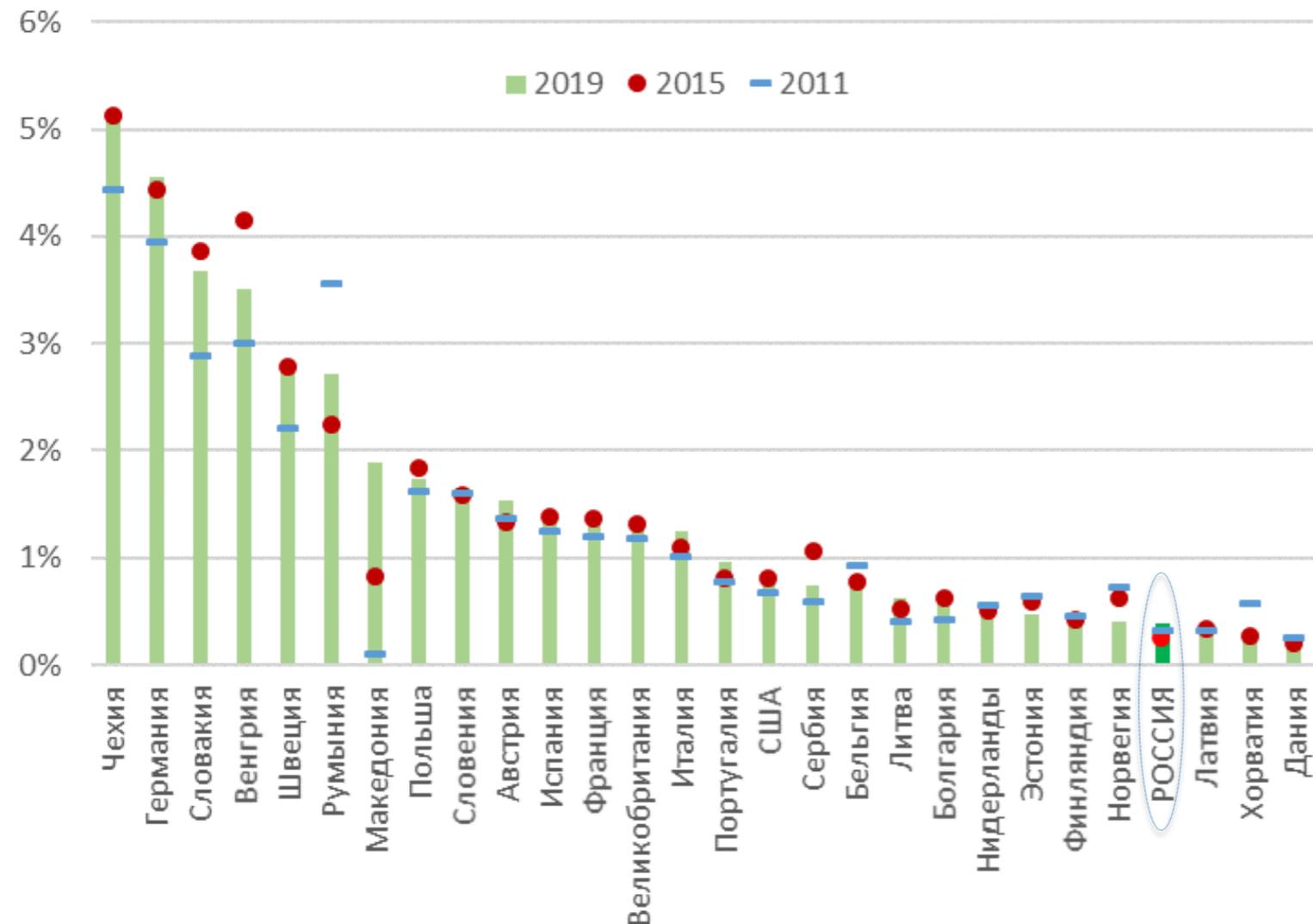
- Специфика отрасли и ее развития в предкризисный период
- Влияние кризиса, вызванного пандемией COVID-19
- Взаимоотношения с государством, роль государственной поддержки в преодолении негативных последствий кризиса
- Перспективы развития отрасли

Используемые данные:

- макроуровня - данные российской и зарубежной статистики, материалы отраслевых аналитических агентств;
- микроуровня - результаты интервью с представителями руководства 5 компаний отрасли, 2 из которых являются «традиционными» крупными производителями автотехники, созданными в советский период, 3 – дочерними подразделениями зарубежных автоконцернов, созданные в последние 10-15 лет. Интервью проводились в I кв. 2021 г. на условиях анонимности.

Масштабы и роль сектора в национальной экономике

Доля добавленной стоимости
автомобильной промышленности в ВВП



Источник: рассчитано на основе данных Eurostat, U.S. BEA, Росстата.

- Российское автомобилестроение представляет собой достаточно небольшой в масштабах национальной экономики сектор: его доля в ВВП в 2019 году составила 0,4% (в Словакии – 3,7%, в Германии – 4,6%, в Чехии – 5,1%).
- Численность работников отрасли составляла 290 тыс. чел. – 0,4% от общей численности занятых в экономике (в Германии – 2,3%, в Словакии – 3,6%, в Чехии – 4,3%).
- По официальной оценке, российское автомобилестроение, генерируя спрос на продукцию металлургической, химической, электротехнической и других отраслей, обеспечивает занятость более чем 3,5 млн. человек, что составляет около 5% от общего количества занятых в экономике.

Позиции в мировом производстве, динамика выпуска



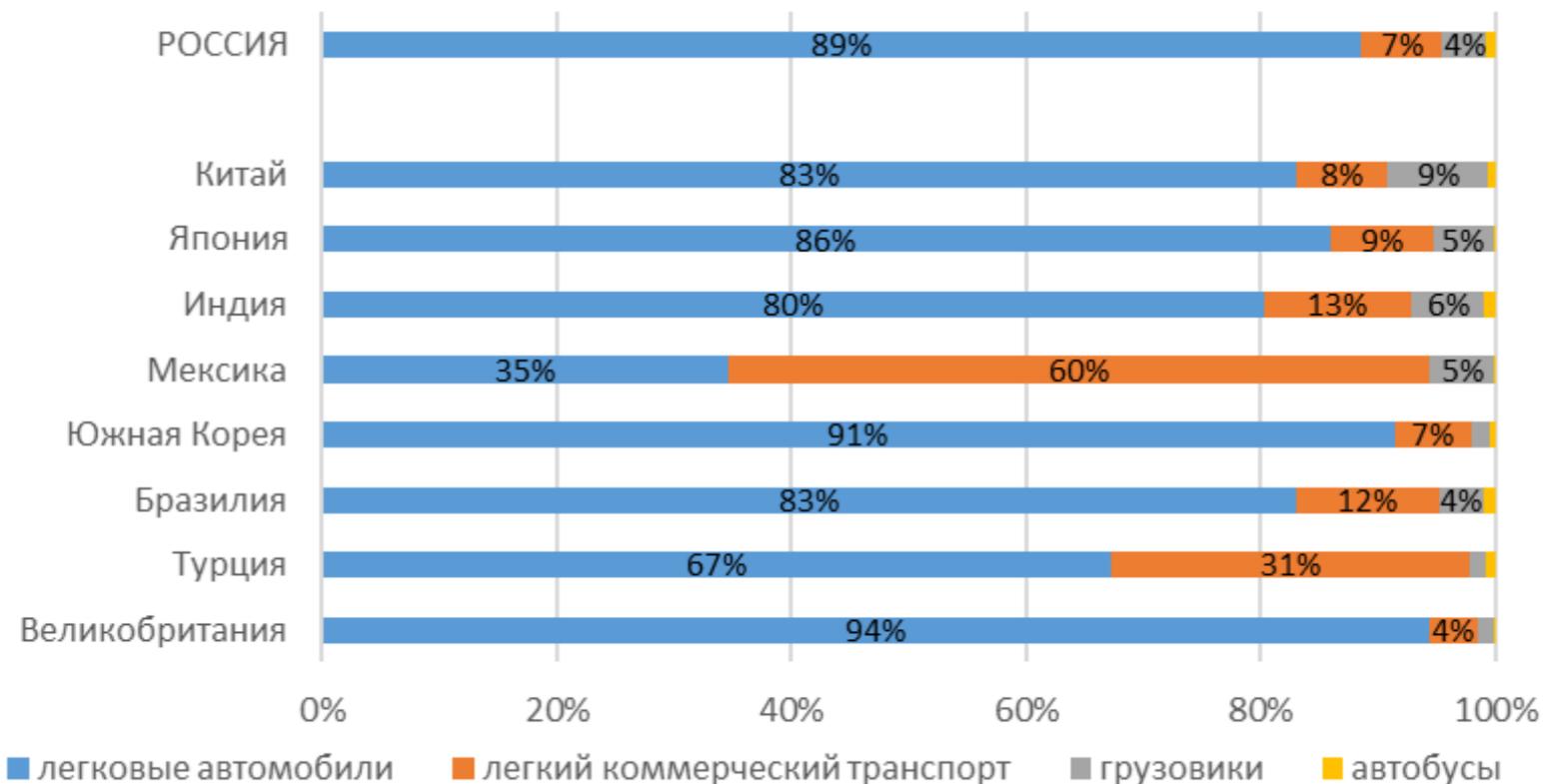
- В последние 3 года доля российского автомобилестроения в мировом производстве автомобилей составляет 1,9%. Выше России в структуре мирового производства автотехники находятся, в частности такие страны, как Бразилия и Мексика.

Источник: рассчитано на основе данных OICA.

- Если мировое производство автотехники на горизонте последних 10 лет (за вычетом кризисного 2020 года) в целом, демонстрировало тенденцию к росту, то в России прослеживается негативный тренд: в 2019 году в сопоставлении с 2011 годом количество произведенных автотранспортных средств сократилось на 14%.
- «Качественный переход», когда российская динамика разошлась с общемировой, произошел в 2014-2015 годах – в период осложнения внешнеполитической ситуации и введения санкций. Представители отрасли видят основные причины этого в общем ухудшении экономической ситуации и девальвации рубля.

Структура производства

Структура автомобильного производства в России и зарубежных странах в 2019 году (по количеству произведенных единиц автотехники)



Источник: рассчитано на основе данных OICA.

- Структура производства автотехники в России в целом соответствует общемировой: по процентному соотношению основных групп автотранспорта Россия близка большинству стран – крупных автопроизводителей, по которым доступны соответствующие данные.
- В количественном отношении в выпуске отрасли преобладают легковые автомобили, тогда как на все прочие виды автотранспорта в совокупности приходится менее 12%.

Экспорт продукции отрасли

- В легковом сегменте доля экспорта в натуральном выражении в 2013-2019 годах не превышала 8% (при этом удельный вес российского экспорта в мировом составляет лишь около 0,2%). В сегменте легких коммерческих автомобилей экспорт в 2017 г. составил 8%, грузовых – 9%, автобусов – 6%.
- Основными экспортными рынками для российских автопроизводителей являются страны бывшего СССР, прежде всего – Беларусь и Казахстан.



Источник: рассчитано на основе данных ITC Trade Map.

- На горизонте последнего десятилетия прослеживается тренд к росту экспорта продукции российского автомобилестроения – даже несмотря на спад 2015-2016 годов, вызванный, главным образом, резким сокращением поставок российской автотехники на Украину.

Особенности сектора и его состояния накануне кризиса

- Ориентация на внутренний рынок, высокая зависимость от состояния отечественной экономики: деловой активности – для производителей грузового и коммерческого автотранспорта, доходов населения – для производства легковых автомобилей.
- Достаточно высокий на фоне других обрабатывающих отраслей уровень концентрации производства.
- Масштабный приток ПИИ, наличие двух существенно различающихся (по уровню локализации, характеру взаимоотношений с государством и др.) групп компаний: «традиционных» российских производителей и подразделений зарубежных концернов.
- Существенная зависимость и российских, и зарубежных производителей от импорта автокомпонентов, чувствительность к колебаниям курса национальной валюты.
- Ограниченный выбор российских поставщиков, низкий уровень конкуренции между ними, в существенной мере «унаследованный» от плановой экономики. Некоторые российские производители прилагают усилия к развитию отечественных поставщиков, зарубежные же скептически настроены в отношении возможности использования российских автокомпонентов, опасаясь проблем с качеством и ценового диктата.
- Значимое финансирование НИОКР характерно практически исключительно для российских автопроизводителей, тогда как зарубежные предпочитают использовать отработанные технологии, конкурентоспособные на российском рынке, но не являющиеся передовыми в мировом масштабе.
- Инновации ряда компаний в области предложения автотехники потребителю: интернет-продажи, сервис долгосрочной аренды автотранспорта.

Взаимоотношения сектора с государством

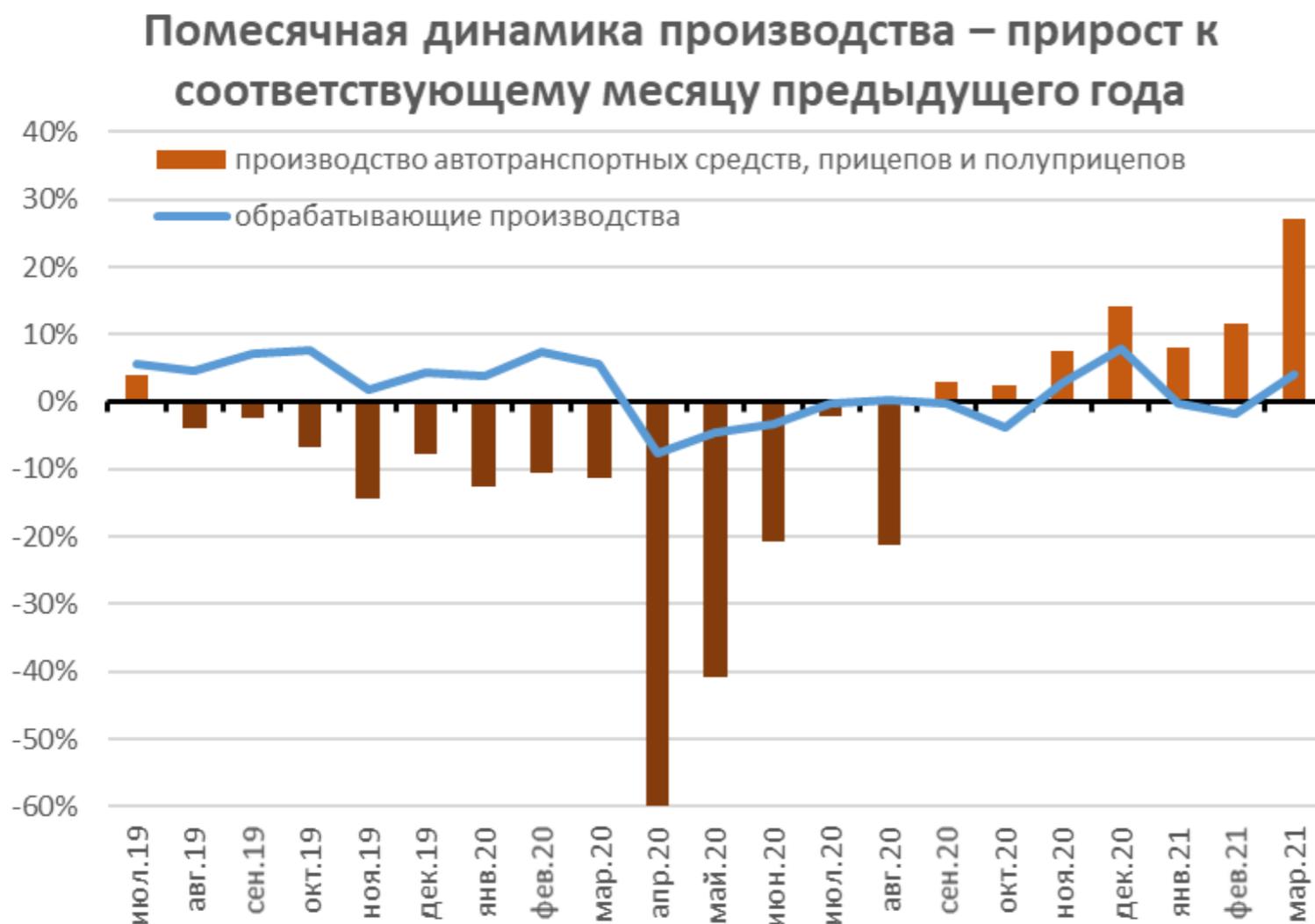
- Российский автопром традиционно находится в фокусе внимания государства, что проявляется, в том числе, в существенных объемах поддержки как отечественных, так и зарубежных производителей. При этом внимание государства к сектору и интенсивность его поддержки дополнительно усиливается в кризисные периоды.
- Высоколокализованные отечественные производители имеют более широкий доступ к мерам господдержки, что однако сочетается с наличием существенного объема явных и неявных социальных обязательств: в части сохранения занятости, поддержки инициатив региональных властей и т.п.
- Помимо специфических отраслевых инструментов поддержки широкое распространение в автомобилестроении получил механизм специальных инвестиционных контрактов (СПИК), востребованный как российскими, так и зарубежными компаниями. При этом их отношение к данному механизму существенно различается: если для первых он является, собственно, инструментом поддержки инвестпроектов, то для вторых служит в первую очередь необходимым условием получения доступа к иным форматам господдержки. При этом сам по себе инструмент СПИК оценивается представителями зарубежных производителей, скорее, негативно – из-за превалирования обязательств инвестора над государственными и избыточной индивидуализации применения.
- В целом, взаимоотношения с властями у отечественных и зарубежных производителей складываются по-разному. Представители первых отмечают наличие тесного и продуктивного взаимодействия с государством в лице, прежде всего, Минпромторга. При этом контакт с федеральными органами улучшился с приходом нового правительства. Зарубежные же автопроизводители существенно в меньшей степени контактируют с федеральными властями, а сам характер взаимоотношений с ними оценивают, скорее, нейтрально. Вместе с тем, и отечественные, и зарубежные игроки находятся в тесном и, как правило, продуктивном взаимодействии с региональными властями.

Взаимоотношения сектора с государством: локализация

- Важной особенностью государственной политики в отношении отрасли является принятый в начале 2000-х годов курс на привлечение в Россию крупных мировых автопроизводителей. При этом в течение уже более чем 10 лет последовательно реализуются меры, направленные на усиление локализации, а в последнее время прослеживается тенденция к ужесточению соответствующей политики.
- Зарубежные автопроизводители признают, что именно ужесточение требований в отношении локализации заставило их создать в России производства ряда технически сложных узлов и агрегатов.
- Ключевым шагом последних лет в сфере государственного регулирования представители отрасли сочли увязку возможностей доступа компаний к господдержке с уровнем локализации производства. При этом позиции ключевых игроков по данному вопросу принципиально расходятся:
 - высоколокализованным отечественным производителям принятый курс выгоден, поскольку фактически обеспечивает им привилегированный доступ к основным инструментам господдержки;
 - зарубежных производителей, для которых характерен меньший уровень локализации, принятый государством подход лишает либо в ближайшем будущем может лишить существенной части поддержки. В свою очередь, это приведет к заметному упрощению и «выхолащиванию» модельного ряда, предлагаемого российскому потребителю.
- Среди представителей российских компаний звучало мнение об избыточной жесткости некоторых из вводимых требований.

Влияние кризиса на сектор

- В отличие от многих других секторов, где влияние кризиса было неравномерным, в автопроме кризис примерно в равной степени сказался на всех основных игроках.
- Общенациональный локдаун заставил компании остановить производство, причем некоторые автопроизводители сделали это еще до официального решения из-за проблем с поставками зарубежных комплектующих. Решение по закрытию производства виделось представителям отрасли абсолютно оправданным не только в свете предотвращения распространения инфекции, но и как способ избежать перепроизводства в условиях закрытия преобладающей части дилерских центров.



- Практически для всех автопроизводителей апрель 2020 года и II квартал в целом стали антирекордными по объему продаж. При этом спад производства в автомобилестроении был существенно глубже, чем в других отраслях обрабатывающей промышленности, однако менее глубоким, чем в ряде стран – крупных производителей автотехники.

Реакция компаний на кризис

- Непроизводственные подразделения компаний, как правило, переводились на дистанционный режим работы. При наличии определенных организационных трудностей, в целом, переход онлайн прошел достаточно безболезненно.
- Дистанционный режим работы не привел к заметному снижению эффективности труда, хотя отмечались некоторые негативные эффекты удаленной занятости (неритмичный рабочий день, снижение эффективности информационного обмена и др.). Однако имелись и позитивные эффекты, которые зачастую перевешивали, поэтому по состоянию на начало 2021 года у ряда автопроизводителей 25-50% обеспечивающего персонала продолжали работать удаленно.
- Проблемы, обусловленные пандемией, оказали стимулирующее влияние на цифровизацию, прежде всего, в непроизводственной сфере:
 - существенный импульс к развитию получила система онлайн-коммуникаций как внутри компаний, так и с внешними контрагентами;
 - расширился электронный документооборот в рамках цепочек поставок;
 - закрытие дилерских центров заставило ряд брендов начать продажи автомобилей онлайн (некоторые из компаний запустили данный процесс еще до начала кризиса).
- Отдельные компании в период кризиса провели сокращение персонала, однако в целом для отрасли подобный сценарий был нехарактерен.
- Зарубежные автопроизводители в период действия жестких ограничений столкнулись с проблемой ухода отдельных высококвалифицированных сотрудников, являющихся иностранными гражданами, что было связано со сложностями пересечения границы и необходимостью соблюдения карантинных ограничений.
- Некоторые компании в период пандемии взяли на себя непрофильные функции по производству социально значимой продукции (индивидуальные средства защиты и т.п.), причем не только для собственных нужд, но и для удовлетворения внешнего спроса.

Возобновление производства

Период закрытия производств на основных предприятиях-финалистах был относительно недолгим – от 2-х до 4-х недель, чему способствовал полученный всеми ключевыми производителями статус системообразующих организаций.

В отличие от практически одномоментного «погружения» в кризис выход сектора из него был более плавным по ряду причин:

- проблемы с поставками комплектующих из-за рубежа вследствие закрытия границ и практически полной остановки трансграничных автоперевозок. Основным решением стал переход на альтернативные каналы – железнодорожные и морские – и маршруты. Смена поставщиков практиковалась редко – в силу согласованных планов производства и рисков поставок продукции с недостаточным уровнем качества;
- остановка российских производителей автокомпонентов, большая часть из которых не имела статуса системообразующих компаний и по этой причине возобновила производство примерно на месяц позднее финалистов;
- проблемы с перемещением грузов между регионами, включая готовую продукцию;
- закрытие дилерских центров в большинстве регионов. Запуск же интернет-торговли обеспечил лишь незначительный объем продаж и не мог компенсировать «выпавшие» традиционные продажи;
- сокращение потребительского спроса на автомобили, которые объективно не относятся к предметам первой необходимости;
- противоэпидемиологические требования в отношении организации производства.

Антикризисные меры и их влияние на отрасль

- Крупные отечественные производители были напрямую вовлечены в разработку антикризисных мер для отрасли; при этом их предложения были в существенной мере учтены правительством.
- Адресованные отрасли антикризисные меры оказали существенное позитивное влияние как на отечественных, так и на зарубежных производителей. Наибольший вклад в преодоление последствий кризиса обеспечили меры стимулирования спроса:
 - в легковом сегменте – расширение программ льготного автокредитования;
 - в грузовом сегменте – программы льготного автолизинга;
 - для российских автопроизводителей – опережающие госзакупки автотехники.
- Спектр инструментов поддержки, доступных зарубежным автопроизводителям, был несколько уже: такие компании не могли воспользоваться потенциально привлекательной для них схемой привлечения льготных кредитов, а в силу слабой вовлеченности в сферу госзакупок соответствующие меры также фактически обошли их стороной.
- Органы власти «в режиме ручного управления» ощутимо помогли отечественным финалистам в скорейшем возобновлении работы цепочек поставок и дилерских сетей, а также в ряде случаев - в обеспечении доставки комплектующих из-за рубежа.
- Меры поддержки, адресованные системообразующим организациям, почти не сказались на деятельности обследованных компаний, тогда как сам по себе данный статус оказался весьма обременительным в части отчетности.
- Нереализованный запрос компаний сектора на антикризисные меры весьма невелик: так, потенциально интересным и полезным для отрасли виделся механизм предоставления списываемых кредитов на поддержку занятости, адресованный исключительно МСП.

Посткризисная динамика

- Примерно к середине года спрос на рынке стал восстанавливаться, что было ожидаемо большинством автопроизводителей. Это позволило отрасли в уже в сентябре выйти на большие объемы производства, чем в том же месяце годом ранее. Однако произошедший взрывной рост спроса и его масштаб стали неожиданностью для всех участников рынка.
- Возникший спрос отчасти остался неудовлетворенным. Основной причиной этого послужил не недостаток производственных мощностей финалистов (у большинства из них имеются соответствующие резервы), а невозможность в короткие сроки организовать необходимые поставки комплектующих.
- В целом, провальный с позиций объемов выпуска II квартал был в значительной мере компенсирован результатами последующих месяцев, однако несмотря на это совокупный объем производства отрасли в 2020 году был на 12,6% ниже, чем годом ранее (тогда как в целом по обрабатывающей промышленности – на 0,6% выше). В натуральном выражении спад производства автотехники в России составил 16,6%, что примерно соответствует общемировому (-15,8%). Из числа стран – крупных мировых автопроизводителей существенно лучше дела обстояли лишь в Китае (-2%), схожим образом – в Италии (-15,1%) и Японии (-16,7%), тогда как заметно хуже – в Индии (-25%), Канаде (-28,2%), Великобритании (-28,5%), Таиланде (-29,1%), Бразилии (-31,6%).
- В первом квартале 2021 года сектор сохранил значимую положительную динамику по отношению к аналогичному периоду годом ранее, что, вероятнее всего, является следствием как неудовлетворенного в последние месяцы 2020 г. спроса, так и низкой базы для сравнения в предыдущем году.

Перспективы развития отрасли

- Будущее развитие основные игроки отрасли связывают, прежде всего, с внутренним рынком. Перспективы масштабной экспортной экспансии для зарубежных производителей неочевидны, тогда как отечественные – прежде всего, в грузовом сегменте, где роль экспорта традиционно более весома – хотя и рассматривают подобную возможность, но не готовы сделать на это ставку. По этой причине основной запрос на господдержку состоит в масштабном стимулировании внутреннего спроса.
- Представители отрасли сходятся на том, что доля импорта на российском рынке будет продолжать сокращаться. Развертывание в России новых производств компаниями из индустриально развитых стран в ближайшем будущем видится респондентам маловероятным – более реальным видится рост присутствия китайских компаний.
- Как отечественные, так и зарубежные компании заинтересованы в реализации государством политики по развитию российских поставщиков, однако при этом по-разному видят возможные меры их «выращивания»:
 - зарубежные производители заинтересованы в достаточно «локальных» мерах – таких как государственное субсидирование испытаний новых образцов продукции;
 - среди российских производителей существует запрос на масштабные государственные программы развития поставщиков, причем не менее двух в каждом сегменте для обеспечения конкуренции между ними. В наибольшей мере российские производители заинтересованы в государственной поддержке развертывания в России производства электронных компонентов, конкурентоспособных по цене.
- Ближнесрочные перспективы развития онлайн-продаж и сопутствующих сервисов оцениваются представителями сектора по-разному: одни готовы сделать на это существенную ставку, другие же считают рынок и потребителей не готовыми к массовым покупкам автотехники через интернет. Однако и первые, и вторые сходятся на том, что с течением времени интерес к онлайн-торговле автомобилями будет расти.

Технологическое будущее отрасли

- Планируемый отказ ряда стран – крупных производителей и потребителей автотехники от использования ДВС делает чрезвычайно актуальным вопрос о магистральном пути технологического развития российской автомобилестроительной отрасли.
- В качестве альтернативы автомобилям с ДВС многие зарубежные страны сделали или в ближайшем будущем готовы сделать выбор в пользу электромобилей. Однако для России подобный выбор видится большинству респондентов маловероятным (по крайней мере, в ближайшем будущем).
- Отмечая определенный скепсис Минпромторга в отношении возможности массового распространения электромобилей в России, некоторые представители отрасли в целом разделяют данную позицию – в силу, прежде всего, неразвитости зарядной инфраструктуры, создать которую в короткие сроки возможно лишь при масштабном участии государства, а также сложностей эксплуатации электромобилей в географических и климатических условиях России.
- Немаловажное препятствие для внедрения новых видов автотехники респонденты видят в недостаточном развитии соответствующего регулирования, прежде всего, в части их сертификации.
- В целом, будущий технологический облик отрасли пока остается неясным и для государства, и для участников рынка. В результате, отечественные производители вынуждены вести работы сразу по нескольким потенциально перспективным направлениям: «традиционные» электромобили (BEV), электромобили на водородном топливе (FCEV), газомоторный транспорт, – тогда как зарубежные производители занимают выжидательную позицию и пока даже не планируют локализацию соответствующих технологий в России ввиду отсутствия внятных рыночных перспектив.

Выводы и следствия для политики (1)

- Российская автомобилестроительная отрасль имеет в настоящее время и сохранит в обозримом будущем преобладающую ориентацию на внутренний рынок, что в свою очередь определяет высокую ее зависимость от состояния российской экономики. Схожая ситуация наблюдается и в некоторых других странах – в частности, в Индии и Китае, однако потенциальная емкость внутреннего рынка России и названных стран несопоставима, что принципиально ограничивает возможности роста отечественного автопрома на основе локального сбыта.
- В целом, и отечественные, и зарубежные производители подвергаются достаточно существенному давлению государства, хотя фактически решаемые при этом государством задачи существенно различаются: для российских производителей это, прежде всего, сохранение занятости и соблюдение иных социальных обязательств, а также в некоторых случаях сохранение ориентации на российских поставщиков, для зарубежных – повышение локализации и перенос в Россию новых звеньев производственной цепочки. При этом однако обязательства, возлагаемые на российских производителей, сопровождаются де-факто более широкими возможностями доступа к государственной поддержке.
- И отечественные, и ключевые зарубежные автопроизводители испытывают существенную зависимость от мер государственной поддержки отрасли. При этом принятый в последние годы курс на ужесточение требований к локализации в увязке с возможностями получения господдержки очевидно отвечает интересам лишь отечественных высоколокализованных производителей. На сегодняшний день позитивным для государства результатом данной политики является создание зарубежными автоконцернами в России ряда производств технически сложных узлов и агрегатов. Однако дальнейшее ужесточение требований к локализации, весьма вероятно, приведет уже к негативным последствиям – от упрощения линейки производимой автотехники и до ухода мировых автоконцернов из России.

Выводы и следствия для политики (2)

- Значимым фактором, сдерживающим развитие отрасли, является ограниченный выбор российских поставщиков автокомпонентов и низкий уровень конкуренции между ними. При этом и отечественные, и зарубежные автопроизводители предъявляют запрос на развитие российских производителей комплектующих, хотя при этом по-разному видят возможные пути решения данной задачи.
- Для российского автомобилестроения, как и для ряда других отраслей, текущий кризис не столько привел к возникновению новых проблем, сколько продемонстрировал высокую актуальность существующих проблем и противоречий, среди которых высокая зависимость от импорта, характерная и для зарубежных, и для российских производителей; низкая гибкость цепочек поставок; сложность изменения производственных планов; в силу ориентации на внутренний рынок – принципиальная зависимость от его состояния и от ситуации в российской экономике; значимая роль государственной поддержки и условий доступа к ней.
- Одна из ключевых проблем средне- и долгосрочного развития автомобилестроительной отрасли в России – неопределенность ее технологического будущего. Главной ее причиной является отсутствие четко декларируемой государственной стратегии в отношении того, какому типу автотранспорта будет отдан приоритет. В результате, отечественные производители вынуждены вести работы сразу по нескольким направлениям, тогда как зарубежные занимают выжидательную позицию и пока даже не планируют локализацию соответствующих технологий в России ввиду отсутствия внятных рыночных перспектив. Между тем, еще один возможный путь состоит в дальнейшем развитии производства автотехники с ДВС, поскольку отнюдь не все страны мира готовы в обозримом будущем отказаться от использования данного типа двигателей. Существенное потенциальное преимущество данного пути состоит в том, что он может позволить уже в скором будущем привлечь в Россию ведущих мировых производителей ДВС.

Выводы и следствия для политики (3)

В целом, на сегодняшний день можно выделить следующие значимые развилки государственной политики в отношении автопрома:

- **производство автокомпонентов:** развитие российских поставщиков или привлечение в Россию ведущих зарубежных производителей;
- **занятость vs. эффективность:** сохранение избыточной занятости на крупных предприятиях отрасли или поддержка роста производительности труда;
- **локализация:** фиксация уровня, близкого к текущему, устраивающего зарубежные бренды, или дальнейшее ужесточение соответствующих требований с риском ухода зарубежных инвесторов;
- **определение технологического будущего отрасли:** скорейший выбор одного магистрального направления (электромобили, газомоторный транспорт или продолжение использования «традиционных» ДВС), обозначение нескольких приоритетов или попытка отложить принятие решения до полного прояснения технологической и рыночной ситуации по всем возможным альтернативам.