

***Шарова Ольга Сергеевна***

Студентка 5 курса Факультета таможенного дела  
Российской академии народного хозяйства и государственной службы при  
Президенте Российской Федерации,  
г. Москва, РФ

***Sharova Olga Sergeevna***

Student of the Russian Academy of National Security and Public Administration,  
Faculty of Customs Affairs

***Научный руководитель: М. С. Арабян***

Кандидат экономических наук, доцент  
Российской академии народного хозяйства и государственной службы при  
Президенте Российской Федерации,  
г. Москва, РФ

## ВЛИЯНИЕ САНКЦИЙ НА ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

### THE IMPACT OF SANCTIONS ON CAR IMPORTS IN RUSSIA

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются вопросы влияния санкций на импорт легковых автомобилей в России. Санкции Евросоюза и США оказали влияние на импорт зарубежных автомобилей в России. Западные автоконцерны приостановили поставки и деятельность в России. Европейские бренды не осуществляют отправку новых машин российским дилерам. Местные заводы, имеющие производство и локализованные сборочные предприятия, к примеру, Мерседес, БМВ, Рено, Фольксваген и другие, поставили на паузу сборку транспортных средств. Это затронуло как европейских автопроизводителей новых автомобилей, так и вторичный рынок. Ввиду резких колебаний валютного курса, дефицита автомобилей у дилеров, а также волны санкций против России наблюдается стремительный рост цен на легковые автомобили.

**Ключевые слова:** санкции, автомобильный рынок, автомобильная промышленность, импорт, легковые автомобили, официальный дилер, параллельный импорт.

**Annotation.** This article discusses the impact of sanctions on the import of cars in Russia. The sanctions of the European Union and the United States have had an impact on the import of foreign cars in Russia. Western automakers have suspended deliveries and activities in Russia. European brands do not send new cars to Russian dealers. Local factories with production and localized assembly plants, for example, Mercedes, BMW, Renault, Volkswagen and others, have paused the assembly of vehicles. This affected both European automakers of new cars and the aftermarket. Due to the sharp fluctuations in the exchange rate, the shortage of cars from dealers, as well as the wave of sanctions against Russia, there has been a rapid increase in car prices.

**Key words:** sanctions, automotive market, automotive industry, imports, cars, official dealer, parallel imports.

Стремительно развивающиеся геополитические события, обострившие отношения между западными странами и Россией, ожидаемо вылились в экономические санкции, которые напрямую затронули многие сектора экономики. Ярким примером влияния санкций является импорт легковых автомобилей. Обвал продаж, рост цен, уход одних марок и появление других, российский авторынок столкнулся не просто очередным кризисом, а выстраиванием радикально иной концепции для участников внешнеэкономической деятельности и таможенных органов.

Санкции стали серьезным вызовом, которые поломали систему поставок на отечественный рынок зарубежных марок легковых автомобилей, доступ к комплектующим, что привело к фундаментальной реструктуризации отечественной внешней торговли и этот процесс продолжается.

Для начала следует определиться с сегментами автомобильного рынка с точки зрения влияния санкций, поскольку именно эта часть наиболее зависима от зарубежной составляющей.

Российский автомобильный рынок стал одним из главных пострадавших от введенных в начале весны 2022 года антироссийских санкций. Большинство

местных заводов зарубежных производителей остановились, сложности испытали и дилеры, ранее поставлявшие автомобили из-за границы. Из-за разрыва привычных логистических цепочек и прямых запретов на ввоз дорогих машин им пришлось прибегать к серым схемам или вовсе постепенно отказываться от иномарок, полагаясь на накопленные запасы. Нишу западных моделей заняли китайские аналоги, но и они, и отечественная продукция ожидаемо подорожали. В сложившейся ситуации активизировались перекупы. В торговлю пошли даже автоблогеры, многие из которых теперь составляют полноценную конкуренцию профессиональным продавцам. Все эти глобальные изменения в отрасли привели к падению производства легковых автомобилей в России в 2022 году на 64%.

Что касается зарубежных компаний, то их уход привел к прекращению поставок новых моделей, а также к закрытию, простоя и даже продаже заводов на территории России. Первой компанией, которая официально свернула деятельность в России, стал концерн General Motors, который продавал у нас автомобили Cadillac и Chevrolet. Такие заводы, как Hyundai и Nissan находятся в длительном простое с начала весны 2022 года, Toyota закрыла российское производство. Крупнейшей автомобилестроительная корпорация Renault продала свою долю в АвтоВАЗе и свернула бизнес в России. Компании Hyundai, Mercedes-Benz и Nokian, приостановившие ранее свою деятельность в России, также ведут переговоры о продаже своих российских активов.

На 1 ноября 2022 года из 60 автомобильных брендов на российском рынке осталось только 14. Три российских (LADA, ГАЗ, УАЗ) и исключительно китайские бренды (Haval, Chery, Geely, EXEED, Changan, FAW, OMODA, GAC, Dongfeng, Great Wall, JAC).

Санкции повлияли как на динамику продаж новых легковых автомобилей в России так на его импорт. Динамика представлена на рисунке 1.



Рисунок 1. Динамика продаж и импорта легковых автомобилей за 2019-2022 гг., тыс. ед.

По данным аналитического агентства «Автостат» объем российского рынка новых легковых автомобилей по итогам 2022 года составил 626,3 тыс. шт., что на 58,6% меньше, чем в 2021 году, при этом на долю автомобилей местного производства пришлось три четверти (75,2%) рынка, т.е. 471,1 тыс. штук. Соответственно оставшаяся четверть (24,8%) – это импортные машины (155,2 тыс. шт.). На долю параллельного импорта пришлось 12%, из 626 300 проданных в стране новых легковых машин (75156 единиц). Прогноз на 2023 год - 845 тыс. новых легковых автомобилей.

Импорт легковых автомобилей в России в 2020 году сократился на 19,7% в сравнении с 2019-м и составил 243,2 тыс. машин. В 2022 году – 155,2 тыс.шт. Сокращение с уровнем 2021 года составило около 55%.

Популярным каналом для ввоза машин остается Южная Корея, откуда поставляют автомобили, в том числе и физическим лицам. Большое количество легковых автомобилей ввозится из Китая – это как официальные поставки китайских автопроизводителей, так и модели параллельного импорта, которые продаются через «серых» дилеров или официалов. По такой схеме автомобили также возят из ОАЭ, Японии и США. Если говорить о новинках, то это импорт Volkswagen Bora, электромобилей Volkswagen ID.6,

Audi Q5 E-Tron, FAW Bestune NAT, нового Jeep Grand Cherokee, FAW Bestune T99, FAW Bestune B70, Hyundai Bayon. Таким образом дилеры решили вопрос с остановкой поставок автомобилей брендов, ушедших из России, также анонсировали наличие новых моделей, которые ранее не были представлены в нашей стране.

В связи с усложнением логистических цепочек поставок автомобилей и дефицитом комплектующих для их производства, происходит существенный рост цен на новые легковые автомобили. На фоне падающих реальных доходов населения это приводит к падению спроса на рынке новых легковых автомобилей. Цены на новые авто повысились в среднем на 19% с начала 2022 года, несмотря на укрепление рубля к иностранным валютам.

В период кризиса часть потребителей переключаются с покупки новых автомобилей на приобретение подержанных, в том числе завезенных по «серому» импорту. В начале 2023 года ввоз подержанных автомобилей в Россию вырос в 2,8 раза. Более половины подержанных машин привозится из Японии. При этом объем импорта из Армении составил 14,1%, а из Белоруссии – 13,4%. На долю каждой из оставшихся стран приходится менее 10%.

Ключевым решением РФ выступила программа параллельного импорта, не исключая значимость перехода на импортозамещение по многим товарным позициям. Эксперты полагают, что параллельный импорт обеспечит приток иностранных автомобилей на российский рынок, однако, в связи с логистическими сложностями объемы поставок по данным аналитиков, в 2023 году невысоки, и не приведут к существенному росту рынка. Очевидно, что поставки по параллельному импорту не смогут окончательно решить проблему с дефицитом и в полной мере удовлетворить спрос.

При рассмотрении параллельного импорта важно не воспринимать его как панацею от западных санкций, поскольку это явление в России существует достаточно давно. Так, например, в начале 2000-х годов реализация механизма параллельного импорта преимущественно распространялась на

комплектующие для автомобилей. Однако впоследствии для повышения инвестиционной привлекательности нашей страны для иностранных корпораций на государственном уровне пришлось отказаться от практики параллельного импорта, и до недавних пор ввоз товаров в Россию был возможен только с согласия правообладателя.

Оценивать и прогнозировать долю параллельного импорта легковых автомобилей также проблематично, так как сложно выделять каналы и способы поставок автомобилей из разных стран, но вряд ли в перспективе она превысит 10%. Реальными основаниями для выхода на рынок, располагают новые игроки из Китая, поскольку это единственная дружественная страна, располагающая мощной автоиндустрией с современными инновационными технологиями. Однако этим новым игрокам придется столкнуться с серьезной конкуренцией со стороны уже эффективно действующих соотечественников.

Итак, российский импорт легковых автомобилей сильно пострадал от санкций. Большинство зарубежных производителей полностью ушли из страны либо заморозили производство, на котором заняты десятки тысяч человек. Помимо стандартных сложностей, существенное влияние оказал запрет Евросоюза на поставки в Россию автомобилей дороже 50 тысяч евро. В сложившихся условиях, затронувших и российские концерны, лидерами по продажам стали китайские бренды. В 2022 году по импорту завезено – 155,2 тыс.шт. легковых автомобилей. Сокращение с уровнем 2021 года составило около 55%.

Одновременно в России активно развивается параллельный импорт. Так называется ввоз в страну товаров без разрешения правообладателя. Он стал универсальным и зачастую единственным решением проблемы нехватки товаров из-за ухода западных компаний. Прежде он был вне закона, но в марте правительство специальным постановлением отменило запрет для некоторых категорий товаров. В перечень вошли и автомобили: ввозить их в Россию по серой схеме могут юридические лица и индивидуальные предприниматели (ИП). Раньше это могли делать только физические лица.

### *Библиографический список*

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.05.2022 г. № 855 (в ред. от 31.01.2023 № 130) «Об утверждении Правил применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2022. – N 20. – Ст. 3316.

2. Вертоградов В.А. Автомобильный рынок РФ: стратегии компаний и действия регуляторов / В.А.Вертоградов, С.В.Щелокова, А.А. Иванчина // Стратегии бизнеса. – 2022. – №2. – С.33–41.

3. Капогузов Е.А. «Санкции 2022»: возможности и ограничения реакционного регулирования со стороны российского государства / Е.А.Капогузов, Р.И. Чупин // Вопросы регулирования экономики. – 2022. – №1. – С. 67–74.

4. Кошелева О.Э. Параллельный импорт в качестве антисанкционной меры / О.Э.Кошелева, М.Д. Воробьева // Бюллетень инновационных технологий. – 2023. – Т. 7. – № 1(25). – С. 39–44.

5. Куксевич В.С. Экономические санкции и специфика их позиционирования в современных международных отношениях. Государственное и муниципальное управление / В.С. Куксевич // Ученые записки. – 2022. – No 1. – С. 283–287.

6. Федеральная таможенная служба. [сайт] // URL: <https://customs.gov.ru>.

7. Аналитическое агентство Автостат. [сайт] // URL: <https://www.autostat.ru>.

8. Retail.ru. Автомобильный бизнес: кто ушел из России? [сайт] // URL: <https://www.retail.ru>.