

Импортозамещение в автомобильной промышленности: исторический обзор

Антон Владиславович ГАЛЕЕВ,
кандидат экономических наук, Национальный
исследовательский университет
«Высшая школа экономики»
(109028, Москва, Покровский б-р, 11),
старший преподаватель,
Email: agaleev@hse.ru

УДК:338.45:629.33; ББК:65.304; Jel:E23
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-1-92-109

Екатерина Андреевна ГАЛЕЕВА,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
научный сотрудник, Институт экономической
политики имени Е.Т. Гайдара - аналитик,
Email: galeeva-ea@ranepa.ru

Аннотация

Данная работа посвящена анализу политики импортозамещения, ее эволюции и применению в различных странах с акцентом на автомобильную промышленность. Приведен исторический обзор концепции импортозамещения, ее развития и адаптации. Особое внимание уделено успешным кейсам Китая, Южной Кореи и Индии, а также историческому и современному опыту СССР и России в области автомобилестроения. В заключении представлены риски реализации политики импортозамещения. Работа акцентирует внимание на необходимости перехода от протекционизма к экспортно-ориентированной модели импортозамещения для достижения устойчивого экономического роста.

Ключевые слова: импортозамещение, девелопментализм, протекционизм, автомобильная промышленность, исторический обзор.

Import Substitution in Automotive Industry: a Historical Review

Anton Vladislavovich GALEEV,
Candidate of Sciences in Economics, HSE University
(109028, Moscow, 11 Pokrovsky Bulvar), Senior Lecturer, Email: agaleev@hse.ru

Ekaterina Andreevna GALEEVA,
Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, 6A Vorobiyovskoye Highway) -
Researcher; Gaidar Institute for Economic Policy - Analyst, Email: galeeva-ea@ranepa.ru

Abstract

This paper analyzes import substitution policies, their evolution, and implementation in various countries, with a focus on the automotive industry. The research provides a historical overview of the concept of import substitution, tracing its origins, development and adaptation. We provide an overview of successful cases in China, South Korea, and India, as well as the historical

and modern experiences of the USSR and Russia in the automotive sector. The paper concludes by outlining the risks associated with implementing import substitution policies. We emphasize the importance of transitioning from protectionist measures to an export-oriented model of import substitution to achieve sustainable economic growth.

Keywords: import substitution, developmentalism, protectionism, automotive industry, historical review.

ВВЕДЕНИЕ

Изменения экономической активности вследствие вызовов начала 2020-х гг. привели к трансформации структуры российского автомобильного рынка. Пандемия COVID-19 и введение санкций со стороны недружественных стран после начала Специальной военной операции (СВО) негативно отразились на стороне предложения. Так, в марте 2022 г. США, Евросоюз и Япония запретили экспорт в Россию автомобилей, в октябре 2022 г. Норвегия, а в январе 2023 г. Евросоюз также ограничили ввоз из России транспортных средств. Кроме того, недружественные государства наложили эмбарго на материалы и комплектующие, используемые в автомобильной промышленности.

С одной стороны, анализируя динамику отечественного автомобильного парка с начала 2019 по начало 2024 г., можно выделить следующие тенденции (Автостат, 2024). Во-первых, парк автомобилей в России вырос на 6,5% (на 2,83 миллиона ед.). Во-вторых, количество старых автомобилей на дорогах значительно возросло: число автомобилей старше 10 лет увеличилось на 10,9% (на 6,68 миллиона ед.). В-третьих, число новых машин (возрастом до трех лет) сократилось на 2,8% в общей структуре отечественного автопарка (на 1,06 миллиона ед.). В-четвертых, доля отечественных автомобилей снизилась на 5%.

С другой стороны, анализ динамики продаж новых легковых автомобилей свидетельствует об аналогичных изменениях. Сравнительно стабильный уровень продаж новых автомобилей с 2014 г. показал резкое снижение с началом СВО в начале 2022 г. в связи с введением антироссийских санкций. Наиболее остро проблема зависимости отечественных предприятий автомобильной промышленности от иностранной продукции ощущалась в 2022 г.: так, в марте почти все автомобильные заводы в России приостановили свою работу в связи с санкционными ограничениями или нехваткой комплектующих в результате разрыва логистических цепочек, а общее количество произведенных автомобилей сократился на 67% по сравнению с 2021 г.¹ Однако к 2024 г. ситуация значительно улучшилась. Так, в июне 2024 г. продажи выросли на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Причины подобного роста можно выделить как на микроуровне (уровне производителей и потребителей), так и на макроуровне (уровне государственного регулирования).



Анализ динамики на микроуровне позволяет выделить следующие причины стабилизации отечественного автомобильного рынка. Во-первых, китайские автопроизводители начали активно заполнять образовавшуюся нишу на российском рынке, что позволило нивелировать последствия шока предложения вследствие введения санкционных ограничений.² Во-вторых, снижение процентных ставок по автокредитам и гибкие условия рассрочки сделали новые автомобили более доступными для широкого круга покупателей.³ В-третьих, положительные тенденции на рынке поддерживаются активной маркетинговой деятельностью автодилеров и улучшением логистики.⁴

В то же время, реакцией Правительства РФ на санкционное давление стал ряд мер, направленных на стабилизацию рынка и поддержку отечественных производителей. Во-первых, постановление Правительства РФ №855 от 12 мая 2022 г. «Об утверждении применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия» позволило автопроизводителям, работающим на территории РФ, отказаться от использования современных (как правило импортируемых) компонентов и придерживаться упрощенных производственных стандартов.⁵ Во-вторых, федеральным законом от 28.06.2022 № 213-ФЗ был легализован параллельный импорт, позволяющий ввоз транспортных средств в обход разрешения правообладателя (владельца бренда). В-третьих, постановлением от 15.07.2022 № 1269 Правительство РФ упростило правила ввоза автомобилей в Россию, отменив обязательную сертификацию транспортного средства.

Несмотря на то что описанные меры позволили преодолеть дефицит на автомобильном рынке в краткосрочной перспективе, обеспечение стабильного роста автомобильного рынка в долгосрочной перспективе требует разработки фундаментального подхода в целом (Мельник Д.В., 2016) и к развитию автомобильной промышленности в частности. Так, среди целей, заявленных в Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г., следует подчеркнуть «удовлетворение потребности российского рынка в высоколокализованной продукции», «обеспечение технологического суверенитета» и «обеспечение конкурентоспособности на мировом рынке с возможностью экспорта современных технологий».⁶ Одной из возможных мер, направленных на выполнение данных целей, может быть политика импортозамещения.

Целью данной работы является обзорный анализ исторических примеров проведения политики импортозамещения. Следует отметить приоритет и преимущества исторического подхода при разработке стратегий экономического развития: в отличие от компаративистских исследований и построения абстрактных теоретических моделей исторический анализ позволяет подчеркнуть уникальные исторические обстоятельства, оказавшие влияние на эффективность проводимой политики (Smith T., 1985).

Статья имеет следующую структуру: во втором разделе кратко раскрыто понятие политики импортозамещения, приводится контекст его формирования и эволюция, в третьем разделе представлен анализ исторического опыта стран, успешно проводивших политику импортозамещения в автомобильной промышленности (Китая, Кореи и Индии), в третьем – обзор отечественного опыта, в четвертом – анализ рисков, связанных с реализацией политики импортозамещения, и выводы.

ИСТОРИЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

Импортозамещение представляет собой одно из направлений политики протекционизма, которое впервые сформировалось в рамках меркантилистской доктрины (Johnson H.G., 1974). Следует отметить, что несмотря на традиционное противопоставление протекционизма и экономического либерализма, воплощенного в политике государственного невмешательства, наиболее развитые страны, которые принято ассоциировать с поддержкой принципа *laissez faire*, достигли ведущих позиций в мировой экономике, во многом благодаря реализации меркантилистских принципов. Так, США, Германия и Великобритания агрессивно использовали меры защиты отечественного производства в период активного экономического развития (Ahmad J., 1978; Ha-Joon C., 2012). Обоснование политики протекционизма присутствует и в академической науке; действительно, еще Адам Смит, один из первых защитников свободного рынка, отмечал необходимость применения протекционистской политики в целях национальной безопасности (Coulomb F., 1998). В этом смысле импортозамещение представляет лишь один из инструментов более широкого подхода к экономической политике. В литературе широко освещаются исторические примеры импортозамещения в периоды индустриализации, в том числе и в странах Старого Света (de Jonge J.A., 1971; Phillips R.C.M., Buyst E., 2020), и в Советском Союзе (Шестаков Д.Е., 2014; Гордеев А.А., 2014).

Тем не менее зарождение политики импортозамещения как отдельного рецепта экономического развития традиционно принято относить к периоду 1950-х гг. и политике стран Латинской Америки. Послевоенным экономикам были свойственны значительные структурные дисбалансы: большинство производственных мощностей были перенаправлены из потребительского сектора на обслуживание военно-промышленного комплекса и оборонных нужд (Crafts N., Toniolo G., 1996). Существенный дефицит потребительских товаров, в свою очередь, привел к неконтролируемому росту цен на продукты первой необходимости и общего уровня цен; аналогичный рост цен наблюдался и на рынке сырья (Bloch H., Sapsford D. 1991). Ответом на вызовы послевоенного времени стала доктрина девелопментализма, которая заключалась в наращивании промышленного потенциала, индустриализации и сокращении доли импорта в экономике (Prebish R., 1959).

Упрощенное современное понимание импортозамещения как экономической политики зачастую предполагает тезис о замещении всей импортной продукции



отечественной. Тем не менее разработчики доктрины девелопментализма (например Рауль Пребиш) подчеркивали новизну подхода и его отличия от существующих (Prebish R., 1950; Myrdal G., 1956). Так, во-первых, отмечается, что политика импортозамещения подразумевает изменение состава импортной продукции, а не сокращения общего объема. В частности, в послевоенный период это означало отказ от импорта потребительских товаров в пользу капитальных благ (Diaz-Alejandro C.F., 1965). Во-вторых, принципы девелопментализма отнюдь не накладывают дополнительные ограничения на экспорт, напротив, увеличение экспортных валютных поступлений позволит, в свою очередь, соответственно увеличивать объем импорта.

В результате применения идей девелопментализма и импортозамещения на практике ряд латиноамериканских стран действительно продемонстрировал существенный экономический рост. Во-первых, Бразилии во второй половине 1950-х – начале 1960-х гг. удалось зафиксировать значительный рост экономики. Действительно, правительство президента Жуселину Кубичеке (1956-1961) в рамках реализации «План де Метас» (План целей) особое внимание уделило развитию инфраструктурных и промышленных проектов (например, строительство новой столицы Бразилиа) (Tavares, M.D.C., 2016). Во-вторых, следует отметить и «Мексиканское чудо» 1940-х – 1970-х гг., которое ознаменовалось быстрым промышленным ростом и урбанизацией (Ramirez M.D., 1986). В-третьих, в Аргентине правительство Хуана Перона (1946–1955) делало упор на индустриализацию и социальное обеспечение при реализации стратегии экономического развития (Belini C., 2012).

Тем не менее, уже к середине 1960-х годов как в академических, так и политических кругах стали появляться мнения о том, что возможности импортозамещения уже (или будут в ближайшее время) исчерпаны, а темпы экономического роста должны существенно замедлиться; высказывались сомнения в успешности и универсальности девелопменталистской доктрины (Wallerstein I., 2005). Сравнительные эмпирические исследования не дали возможности однозначно оценить результаты применения политики импортозамещения. С одной стороны, в литературе отмечалось, что страны Латинской Америки достигли гораздо меньших результатов в реализации политики импортозамещения, чем могли бы достичь при рациональной политике, разумно сочетающей импортозамещение с промышленным экспортом (Prebish, 2016). С другой стороны, реализация политики импортозамещения в Пакистане (Power J.H., 1963), Малайзии (Huat C.B., 2005), Турции (Keyder C., Ghai D., 1995) привела скорее к негативным последствиям. Во-первых, защита отечественной промышленности в течение долгого периода не привела к существенному росту международной конкурентоспособности, а, наоборот, повлекла ослабление конкуренции и падение производительности на отечественных предприятиях. Во-вторых, бесконтрольное привлечение инвестиций привело к тому, что капитальные блага выделялись в том числе и для мелких нерентабель-

ных и неэффективных производств потребительского сектора. В целом, превратное понимание принципов импортозамещения и девелопментализма привело к неоптимальному распределению ресурсов и торможению экономического развития.

Пик кризиса популярности девелопментализма и политики импортозамещения пришелся на 1970-е гг. (Singer A., 2017), и уже к рубежу веков в вопросе экономического развития сформировался альтернативный консенсус, основанный на либеральной экономической доктрине (Ананьин О.И., Хаиткулов Р.Г., Шестаков Д.Е., 2010). Однако мировой финансовый кризис 2008 г. с одной стороны и неудовлетворительные результаты применения неолиберальной доктрины на практике – с другой привели к возрождению интереса к идеям девелопментализма даже в тех государствах, где изначально политика импортозамещения не привела к предполагаемым высоким темпам роста (например, в странах Латинской Америки) (Wylde C., 2012).

Таким образом, в современной литературе принято выделять и вторую глобальную волну политики импортозамещения (Кузьминов Я.И. и др., 2023). С одной стороны, конкретные меры экономической политики в рамках первой и второй волн импортозамещения крайне схожи и включают усиление контроля соблюдения торговых соглашений и предоставление дополнительной финансовой защиты отечественных компаний (в том числе введение налоговых льгот, вычетов и кредитов). С другой стороны, ключевым процессом в рамках второй волны стал «решоринг» (или «бэкшоринг») – процесс обратный «офшорингу», подразумевающий перемещение производства из стран с более низкими издержками обратно в отечественные территории (Кондратьев В.Б., 2017). Обобщая причины решоринга, можно заключить, что популярность политики в развивающихся странах была обусловлена существенными рисками, связанными с геополитической обстановкой, экономической безопасностью и общей тенденцией на увеличение барьеров во внешней торговле (Шаховская Л.С., Матковская Я.С., 2014). Следует также отметить, что курс на решоринг наблюдается и на сегодняшний день, в том числе в силу последствий пандемии COVID-19 (Симачев Ю., Федюнина А., Юревич М., 2023).

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ОПЫТ КИТАЯ, КОРЕИ И ИНДИИ

В рамках данной работы представлен обзор наиболее ярких кейсов из автомобильной промышленности: Китая, Кореи и Индии.

При проведении импортозамещения в автомобилестроении Китай предпринял следующие конкретные меры экономической политики (Jia-Zheng Y., Broggi C.B., 2023). Во-первых, создание совместных предприятий китайских компаний и иностранных автопроизводителей стало одной из ключевых стратегий импортозамещения в автомобильной промышленности. Подобные производства были организованы на условиях равного долевого участия сторон и освобождались от уплаты целого ряда налогов на срок до 5 лет (Парцвания В.Р., 2022). Это позволило



Китаю приобрести технологии и опыт, одновременно ограничив прямой импорт иностранных автомобилей. Яркими примерами являются партнерские отношения таких компаний, как FAW, Dongfeng и SAIC, с такими мировыми гигантами, как Volkswagen, General Motors и Toyota.

Во-вторых, правительство Китая установило жесткие требования по производству и использованию отечественных компонентов при сборке автомобилей. Это значительно способствовало развитию местной цепочки поставок и снижению зависимости от импортных запчастей.

В-третьих, были введены как высокие пошлины на импортируемые автомобили, достигавшие в отдельные периоды 250%, так и ежегодные квоты на их ввоз. В результате иномарки стали более дорогими и менее конкурентоспособными по сравнению с автомобилями отечественного производства, что создало благоприятную среду для роста местных производителей.

В-четвертых, в противовес высоким тарифам и импортным квотам, китайское правительство предоставляло существенные субсидии как отечественным автопроизводителям, что позволяло увеличивать производственные мощности и повышать эффективность производства, так и покупателям продукции китайского автопрома.

К настоящему времени политика импортозамещения в китайском автомобилестроении претерпела ряд некоторых изменений. Так, налоговые льготы и программы субсидирования покупателей подверглись значительному сокращению (импортные пошлины составляют не более 15%) или отменены вовсе. Преференции для совместных предприятий были последовательно отменены: для производителей электромобилей – с 2018 г., для производителей коммерческой техники – с 2020 г., для производителей легковых автомобилей – с 2022 г. (Парцвания В.Р., 2022).

В результате проводимой политики китайская автомобильная отрасль добилась следующих результатов. Во-первых, политика импортозамещения помогла китайским производителям автомобилей, таким как Geely, BYD и Changan, вырасти и стать конкурентоспособными игроками на мировом рынке. Во-вторых, сотрудничество с иностранными компаниями через совместные предприятия способствовало передаче технологий и опыта, ускоряя технологический прогресс китайской автомобильной промышленности. В-третьих, требования, предъявляемые к отечественным комплектующим, привели к развитию надежной внутренней цепочки поставок автомобильных запчастей, что еще больше способствовало росту отрасли.

В целом политика импортозамещения привела к значительному увеличению внутреннего производства и продаж автомобилей, что сделало Китай крупнейшим автомобильным рынком в мире (Liu W., Yeung H.W., 2008). На сегодняшний день актуальными целями китайского правительства являются лидерство в производ-

стве «транспортных средств на новой энергии» (электрических, беспилотных и других инновационных автомобилей) (Yeung G., 2019) и расширение присутствия на международных рынках, используя опыт и возможности, накопленные в эпоху импортозамещения.

Другим примером успешной реализации политики импортозамещения является автомобильная отрасль в Южной Корее. Для развития отечественной промышленности и экспортного потенциала корейское правительство использовало следующие инструменты экономической политики. Во-первых, были введены высокие тарифы и квотные ограничения на импорт, что позволило защитить отечественную промышленность от иностранной конкуренции (Green, 1992).

Во-вторых, правительство предоставляло существенную финансовую поддержку отечественным производителям, которая включала в себя кредиты под низкие проценты, налоговые льготы, субсидии и другие стимулы. Одними из главных реципиентов государственной поддержки стали чеболи – крупные финансово-промышленные конгломераты (например, Hyundai, Kia и Daewoo) (Hyun J.H., 2003).

В-третьих, государственные инвестиции в исследования и разработки оказали существенное положительное влияние на развитие автомобильного сектора. В то же время создание совместных предприятий с иностранными компаниями лидерами автомобильного рынка стало значительным стимулом для развития отечественных компаний, а в дальнейшем и для расширения собственных производственных возможностей за счет НИОКР (Lee J.I., Mah J.S., 2017).

В-четвертых, как и в случае Китая, корейское правительство обеспечило соблюдение требований, подразумевающих локальное производство автомобильных комплектующих, что способствовало развитию местных отраслей-поставщиков (Jetin B., 2018).

В-пятых, создание и развитие специализированных промышленных зон и кластеров с необходимой инфраструктурой для поддержки автомобилестроения, а также значительные инвестиции в логистику и транспортную инфраструктуру способствовали повышению эффективности управления цепочками поставок и снижению общего уровня издержек (Nag B., Banerjee S., Chatterjee R., 2007).

Другим важным направлением поддержки политики импортозамещения в автомобилестроении стало развитие человеческого капитала. Правительство приняло достаточно успешные инициативы по обучению и развитию квалифицированной рабочей силы, способной поддержать автомобильную промышленность, повышению качества технического образования и профессиональной подготовке инженеров (Amsden A.H., 2004).

Важно подчеркнуть, что как только южнокорейская автомобильная отрасль удовлетворила потребности внутреннего рынка, правительство переключило внимание на экспорт продукции, заключив торговые соглашения об открытии новых рынков для отечественных автомобилей, таким образом превратив Южную Корею в крупного игрока на мировом автомобильном рынке.



Несмотря на меньшее присутствие в России по сравнению с продукцией китайской и южнокорейской автомобильной промышленности, правительство Индии добилось значительных успехов в автомобилестроении благодаря политике импортозамещения. Начало активной экономической политики пришлось на период после обретения независимости в 1947 г. и подразумевало усиленный контроль за автомобилестроением (Jaganathan A., 2021). Так, к 1950-м гг. под запрет попали иностранные компании, как ввозившие собранные автомобили, так и импортировавшие компоненты и производившие сборку автомобилей непосредственно в Индии. Единственная разрешенная форма деятельности иностранных компаний подразумевала производство деталей и сборку автомобилей на индийской территории. Начиная с 1980-х гг., правительство взяло курс на постепенную либерализацию политики. Важным компонентом политики импортозамещения стало создание совместных предприятий индийских автопроизводителей и лидеров глобального рынка. Тем не менее в силе остались меры, способствующие росту вспомогательных отраслей, производящих автомобильные компоненты, что позволило наладить надежные цепочки поставок внутри страны и, соответственно, еще больше снизить зависимость от импорта. Ярким примером может служить Maruti Suzuki, совместное предприятие, которое включало Maruti Udyog Limited (индийскую государственную компанию) и японскую Suzuki Motor Corporation (Hamaguchi T., 1985).

В течение 1990-х гг. и далее, несмотря на проведение либеральных реформ, регулирование автомобилестроения оставалось актуальным. Лишь вступление в ВТО в начале 2000-х гг. привело к постепенному смягчению тарифов и импортных квот. Рубежным событием в развитии индийской автомобильной промышленности стало принятие Плана автомобильной миссии (Automotive Mission Plan, AMP) в 2006 г., который предполагал превращение Индии в глобальный центр автомобильной промышленности. Особое внимание было уделено увеличению добавленной стоимости в рамках отечественного производства, повышению конкурентоспособности и стимулированию инноваций. Политика впервые позволила иностранным компаниям в значительной степени расширить свое присутствие в Индии и упростила прямые иностранные инвестиции (Singh N., 2022). Программа AMP была продлена до 2026 г. и действует до сих пор. Актуальной целью индийского правительства стала разработка комплексной экосистемы для производства электромобилей [Arya N., 2019].

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ОПЫТ СССР И РФ

В начале XX в. в дореволюционный период автомобиль являлся предметом роскоши и был доступен только самым состоятельным слоям общества. Автомобильного производства в Российской империи не существовало, все машины им-

портировались из Европы и США, на 1917 г. в стране присутствовали автомобили более 46 иностранных компаний (например, Packard, White, FIAT, Renault) (Шпотов Б.М., 2008). Несмотря на то что царское правительство было заинтересовано и обсуждало возможность сборки автомобилей Ford на территории России, а также заключило соглашение о создании совместного предприятия с итальянской компанией FIAT (Егорцева Н.А., 2012), оно не успело создать достаточного задела для создания полноценного автомобильного производства, контракты на выпуск автомобилей не были выполнены в связи с произошедшей революцией.

Так, формирование отечественной автомобильной промышленности было отложено и в действительности берет свое начало в 1920-е гг. и связано с форсированной индустриализацией (Харламова Т.И., 2012). Советское правительство ясно осознавало важность развития новой отрасли, Ф.Э. Дзержинский был назначен ответственным за выполнение этой задачи в 1924 г. Уже в ноябре того же года на параде в честь Октябрьской революции Автомобильное Московское Общество (АМО) продемонстрировало первые десять грузовых автомобилей (Бондарев В.А., Шишка В.Г., 2012).

В период НЭПа правительство СССР активно пыталось привлечь иностранных инвесторов для развития автомобильной отрасли, однако представители западных компаний сочли подобные предприятия неоправданно рискованными. В отсутствие концессий СССР принял решение импортировать автомобили, важнейшей статьёй импорта стали трактора компаний Ford и International Harvester.

Однако неудовлетворительные результаты политики импорта и свертывание НЭПа стимулировали советскую экономику к созданию собственного автомобильного производства. Этому способствовал ряд факторов. Во-первых, ряд инженеров-тракторостроителей проходили стажировку в США на заводах Ford. Во-вторых, переезд бывших крестьян из деревни в город позволил насытить зарождающуюся автомобильную промышленность рабочей силой. Созданные при заводах техникумы позволили в достаточной мере реализовать потенциал человеческого капитала СССР. Тем не менее, цели по производству автомобилей в рамках первой пятилетки (1928-1932) выполнены не были: было произведено 23,9 тыс. ед. техники из 100 тыс. запланированных. Первоначальная попытка производить тракторы Ford без соответствующей лицензии и технического контроля на Сталинградском тракторном заводе не увенчалась успехом.

Однако уже в 1929 г. был заключен договор между Ford и правительством СССР на помощь в создании автомобильных заводов. Согласно соглашению, управление «Автострой» (подчиненное ВСНХ СССР) приобретало 72 тыс. ед. техники в разобранном состоянии и собирало их уже на заводах в Нижнем Новгороде и Москве под руководством инженеров Ford (Шпотов Б.М., 2008). Несмотря на первоначальные трудности и разрыв отношений с американской компанией в связи с новым курсом на самостоятельность и самообеспечение, импульс от описанных эконо-



мических мер оказался плодотворным: уже к концу второй пятилетки (1933–1937) выпуск автомобилей составил практически 200 тыс. ед.

Мобилизация ресурсов и резкое наращивание объемов производства потребовались от автомобильной промышленности в годы Великой Отечественной войны. Наряду с Горьковским автозаводом, важную роль в обеспечении оборонного заказа стали играть Миасский автомоторный завод, Челябинский кузнечнопрессовый завод им. Сталина (КПЗиС) и Шадринский автоагрегатный завод им. Сталина, образованные в результате эвакуации Московского автозавода (Пьянков С.А., 2018).

Послевоенный период предполагал значительную смену ориентиров для автомобильной промышленности. С одной стороны, анализируя опыт СССР, следует подчеркнуть, что экономическая независимость являлась одной из основных целей советского правительства. Зависимость от капиталистических держав, особенно в эпоху холодной войны, была просто недопустима. С другой стороны, если с начала образования советского государства автозаводы в первую очередь обслуживали промышленность (в том числе и оборонную), а основной продукцией являлись грузовики, то после 1945 г. были разработаны и произведены новые советские легковые автомобили (Егорцева Н.А., 2012). Так, с 1945 г. автозавод в Москве получил название «Московский завод малолитражных автомобилей», а его основной продукцией стал автомобиль «Москвич».

Тем не менее, ситуация в СССР значительно отличалась от ситуации в Европе. Большинство легковых автомобилей изготавливалось по индивидуальным заказам от государственных структур для высокопоставленных чиновников, более широкому кругу автомобиль был практически недоступен. В то время как на заводе Volkswagen в Вольфсбурге в среднем производилось от 900 тыс. до 1 миллиона ед. автомобилей в год, FIAT в Турине – 1,2 миллиона, Ford в Кёльне – 375-425 тыс., в 1965 году на всех автозаводах СССР было выпущено всего 200 тыс. легковых автомобилей (Егорцева Н.А., 2012). Неудовлетворительные результаты, которые в свою очередь отражались на всей экономике СССР, привели к тому, что в рамках восьмой пятилетки (1966–1970) были приняты цели по увеличению выпуска легковых автомобилей в 4 раза (700-800 тыс. ед. в год). Для выполнения плана предполагалось реконструировать и обновить действующие автозаводы, частично использовать мощности оборонных заводов, а также строительство новых предприятий. Несмотря на заявленную цель на независимость, к выполнению плана была привлечена компания FIAT. Так, в 1970 г. с конвейера Волжского автомобильного завода (АвтоВАЗа) в Тольятти сошли первые автомобили «Жигули». Однако случай FIAT скорее является исключением: изоляционистская политика делала невозможным импорт автомобилей не из стран СЭВ. Тем не менее, «Жигули» в моменте оказались конкурентоспособными и экспортировались в страны СЭВ.

Несмотря на развитие советского автомобилестроения и освоение производственного потенциала, централизованный характер экономики и отсутствие конкуренции затрудняло и замедляло инновационный процесс, многие модели ав-

томобилей оставались технологически устаревшими по сравнению с западными аналогами. Акцент на достижении количественных целей иногда ставил под угрозу контроль качества и инновации продуктов: советское автомобилестроение часто критиковали за неэффективные производственные процессы и низкое качество продукции.

Эти проблемы унаследовала автомобильная промышленность Российской Федерации после распада СССР в 1991 г. Распад Советского Союза привел к серьезным экономическим потрясениям, вызвавшим коллапс промышленного производства, включая автомобильный сектор. Задачей правительства в 1990-е годы стала стабилизация рынка, а не развитие промышленного потенциала. Либерализация торговых отношений сильно ударила по автомобильной промышленности: если в советское время отечественные автомобили пользовались высоким спросом в силу дефицита продукции и отсутствия альтернатив, то в 1990-е гг. иномарки вытеснили модели советских времен благодаря более высокому качеству и передовым технологиям (Pavlínek P., 2002).

Однако уже к концу 1990-х – началу 2000-х российская экономика начала стабилизироваться, и правительство сосредоточило усилия на возрождении отечественной промышленности. Ключевыми мерами экономической политики стали привлечение иностранных инвестиций и передача технологий через организацию совместных предприятий и локализацию производства. Яркими примерами стали совместные заводы с такими компаниями, как Ford, Renault, Skoda, Hyundai (Sintserov L., 2000).

Подобная политика продолжилась до 2010-х гг. Правительство России стремилось активно развивать внутреннее производство путем введения тарифов на импортируемые автомобили (включая высокие таможенные пошлины на ввоз готовой продукции, особенно поддержанной автотехники) и субсидирования отечественных производителей. Были поставлены цели по модернизации отрасли, повышению качества продукции и расширению доли рынка автомобилей отечественного производства. В то же время Россия стала важным направлением для прямых иностранных инвестиций в автомобильный сектор. Правительство сохраняло и расширяло политику локализации, включая налоговые льготы, снижение тарифов на импортные автомобильные детали и прямые инвестиции в инфраструктуру. В результате проводимой политики отечественные производители при поддержке зарубежных партнеров начали выпускать более конкурентоспособные и технологичные автомобили. Особое внимание было уделено повышению качества и надежности российских автомобилей до уровня международных стандартов. С другой стороны, немаловажным аспектом политики импортозамещения стало стимулирование спроса: льготное автокредитование, льготный автолизинг, «опережающие» госзакупки автотехники позволили улучшить конкурентоспособность отрасли.



Введение санкций в 2014 г. после крымского референдума дало новый импульс к политике самообеспеченности в различных секторах, включая автомобильную промышленность (Gurkov I., Morley M.J., 2021). Импортозамещение стало более выраженной политикой, государственная поддержка отечественных производителей усилилась. Правительство запустило несколько национальных проектов по укреплению промышленной самодостаточности. Тем не менее совместные предприятия с иностранными компаниями продолжили существовать через политику специальных инвестиционных контрактов, которые были заключены практически со всеми ключевыми игроками отрасли (например, «Мерседес-Бенц Рус», «Тойота Мотор», «Фольксваген Груп Рус», «Джи Эм – АвтоВАЗ» и др.). Стартовали и проекты, направленные на развитие НИОКР, увеличение производства электромобилей и разработку технологий автономного вождения. Несмотря на значительный прогресс, отрасль столкнулась с такими проблемами, как ограниченность технологических знаний, зависимость от импортных компонентов для высокотехнологичного производства и колебания потребительского спроса.

РИСКИ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛИТИКИ

В заключении на основании представленного анализа можно выделить риски, характерные для реализации политики импортозамещения в автомобильной отрасли.

Во-первых, возникает проблема, связанная с завышенными ожиданиями от результатов экономической политики. Главный идеолог девелопментализма Р. Пребиш в 1960-е гг. отмечал, что многие страны Латинской Америки прибегали к политике импортозамещения как к инструменту преодоления вызовов в краткосрочной перспективе, а не стратегической инициативе в области экономического развития (Prebish, 1961). Действительно, успешная реализация импортозамещения требует продолжительного периода последовательного проведения политики со стороны правительства, мгновенное формирование сравнительных преимуществ после начала проведения экономической политики практически невозможно.

Во-вторых, при разработке экономической политики следует учитывать, что емкость внутреннего рынка напрямую влияет на инвестиционную привлекательность страны и эффективность импортозамещения в целом. Чрезмерная защита производства без достижения экономии на масштабе поощряет создание небольших неэффективных фирм, существенно ослабляет стимулы к внедрению современных технологий и замедляет рост производительности.

В конце следует подчеркнуть тот факт, что импортозамещение не тождественно протекционизму. Так, на начальных этапах отечественные компании получают от государства защиту от конкуренции с иностранными производителями, однако протекционистские меры являются временным решением. После удовлетворения потребностей внутреннего рынка на смену протекционистским мерам приходит

экспорториентированная модель, что предполагает конкурентоспособное состояние национальной промышленности и благоприятные условия для привлечения иностранных инвестиций. Без последующей ориентации на экспорт, не видя окончания действия протекционистских и иных мер поддержки, в условиях отсутствия конкуренции защищенные отечественные производства лишаются стимулов к модернизации производственных и бизнес-процессов, к повышению качества продукции.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Интерфакс. Производство легковых автомобилей в России в 2022 году упало втрое, URL: <https://www.interfax.ru/business/884251> (Дата обращения 15.12.2024)

² Ведомости.Город. Доля китайских автомобилей на российском рынке достигла 68%, URL: <https://www.vedomosti.ru/gorod/garage/news/dolya-kitaiskih-avtomobilei> (Дата обращения: 15.12.2024)

³ Ведомости. Граждане взяли рекордный объем автокредитов в сентябре, URL: <https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2024/10/07/1066920-grazhdane-vzyali> (Дата обращения: 15.12.2024)

⁴ Logistics.ru Исследование: главные тренды авторынка в 2024 году, URL: <https://logistics.ru/avtomobili-i-zapchasti/issledovanie-glavnye-trendy-avtorynka-v-2024-godu> (Дата обращения: 15.12.2024)

⁵ Изначально срок действия постановления ограничивался 01 февраля 2023 года, но был затем продлён (см. изменения, внесенные Постановлением Правительства РФ от 31.01.2024 N 76)

⁶ Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2022 N 4261-р (ред. от 21.10.2024) <Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года>, URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_436471/19d-da8b3222cb2be8a11287c131e6e158c7d005b/ (Дата обращения: 15.12.2024)



БИБЛИОГРАФИЯ:

- АВТОСТАТ (2024). Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России. @AVTOSTAT (2024). Struktura i prognoz parka legkovykh avtomobiley v Rossii. URL: <https://www.autostat.ru/research/product/520/> (дата обращения: 15.12.2024)
- Ананьин О.И., Хаиткулов Р.Г., Шестаков Д.Е. Вашингтонский консенсус: пейзаж после битв // Мировая экономика и международные отношения. 2010. №12. С. 15–27. @Anan'in O.I., Khaitkulov R.G., Shestakov D.E. Vashingtonskiy konsensus: peyzazh posle bitv // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya. 2010. №12. S. 15–27.
- Бондарев В.А., Шишка В.Г. Об одной дискуссии о развитии советского автомобилестроения в конце 1920-х гг. // Вестник Пермского университета. Серия: История. 2012. №1 (18). С. 194–200. @Bondarev V.A., Shishka V.G. Ob odnoy diskussii o razvitii sovetskogo avtomobilstroeniya v kontse 1920-kh gg. // Vestnik Permskogo universiteta. Seriya: Istoriya. 2012. №1 (18). S. 194–200.
- Гордеев А.А. Индустриализация в СССР в оценке западных экономистов и историков советского периода // Теоретическая экономика. 2014. №. 4 (22). С. 39–45. @Gordeev A.A. Industrializatsiya v SSSR v otsenke zapadnykh ekonomistov i istorikov sovetskogo perioda // Teoreticheskaya ekonomika. 2014. №. 4 (22). S. 39–45.
- Егорцева Н.А. Становление отечественного автомобилестроения, роль акционерного общества «Фиат» в решении автомобильной проблемы в СССР // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2012. №2. С. 103–106. @Egortseva N.A. Stanovlenie otechestvennogo avtomobilstroeniya, rol' aktsionernogo obshchestva «Fiat» v reshenii avtomobil'noy problemy v SSSR // Vektor nauki Tol'yattinskogo gosudarstvennogo universiteta. 2012. №2. S. 103–106.
- Кондратьев В.Б. Решоринг как форма реиндустриализации // Мировая экономика и международные отношения. 2017. Т. 61. №9. С. 54–65. @Kondrat'ev V.B. Reshoring kak forma reindustrializatsii // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya. 2017. T. 61. №9. S. 54–65.
- Кузьминов Я.И. и др. Импортозамещение в российской экономике: вчера и завтра. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2023. @Kuz'minov Ya.I. i dr. Importozameshchenie v rossiyskoy ekonomike: vchera i zavtra. M.: Izd. dom Vysshey shkoly ekonomiki, 2023.
- Мельник Д.В. Модернизация экономики России: в поисках субъекта // Россия и современный мир. 2016. №3 (92). С. 40–55. @Mel'nik D.V. Modernizatsiya ekonomiki Rossii: v poiskakh sub»ekta // Rossiya i sovremennyy mir. 2016. №3 (92). S. 40–55.
- Парцвания В.Р. «Ловушка импортозамещения» в реалиях автомобилестроения // Проблемы прогнозирования. 2022. №2 (191). С. 119–130. @Partsvaniya V.R. «Lovushka importozameshcheniya» v realiyakh avtomobilstroeniya // Problemy prognozirovaniya. 2022. №2 (191). S. 119–130.
- Пьянков С.А. Первые шаги уральского автомобилестроения: из истории УралЗИС в годы Великой Отечественной войны // Архив в социуме - социум в архиве: Материалы региональной научно-практической конференции, Челябинск, 29 мая 2018 года / Составитель и научный редактор Н.А. Антипин. Челябинск: Государственное учреждение «Объединенный государственный архив Челябинской области», 2018. С. 243–247. @P'yankov S.A. Pervye shagi ural'skogo avtomobilstroeniya: iz istorii UralZIS v gody Velikoy Otechest-

vennoy voyny // Arkhiv v sotsiume - sotsium v arkhive: Materialy regional'noy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Chelyabinsk, 29 maya 2018 goda / Sostavitel' i nauchnyy redaktor N.A. Antipin. Chelyabinsk: Gosudarstvennoe uchrezhdenie «Ob»edinenny gosudarstvennyy arkhiv Chelyabinskoy oblasti», 2018. S. 243–247.

Симачев Ю., Федюнина А., Юревич М. Решоринг или офшоринг: как меняется мировое производство в глобальных цепочках стоимости // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67. №10. С. 71–81. @@ Simachev Yu., Fedyunina A., Yurevich M. Reshoring ili ofshoring: kak menyaetsya mirovye proizvodstvo v global'nykh tsepochkakh stoimosti // Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya. 2023. Т. 67. №10. С. 71–81.

Харламова Т.И. Форсированная индустриализация в отечественном автомобилестроении: уроки истории // Известия Московского государственного технического университета МАМИ. 2012. Т. 3. №2. С. 128–135. @@ Kharlamova T.I. Forsirovannaya industrializatsiya v otechestvennom avtomobilestroenii: uroki istorii // Izvestiya Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta МАМИ. 2012. Т. 3. №2. С. 128–135.

Шаховская Л.С., Матковская Я.С. Решоринг: проблемы и перспективы для России и Китая // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2014. №36. С. 42–52. @@ Shakhovskaya L.S., Matkovskaya Ya.S. Reshoring: problemy i perspektivy dlya Rossii i Kitaya // Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'. 2014. №36. С. 42–52.

Шестаков Д.Е. Советская индустриализация в контексте экономической теории // Экономическая история. 2013. №2(21). С. 38–46. @@ Shestakov D.E. Sovetskaya industrializatsiya v kontekste ekonomicheskoy teorii // Ekonomicheskaya istoriya. 2013. №2(21). С. 38–46.

Шпотов Б.М. Компания Форда в Советском Союзе в 1920-е-1930-е гг. // Экономическая история: ежегодник. 2008. Т. 2007. С. 267–284. @@ Shpotov B.M. Kompaniya Forda v Sovetskom Soyuze v 1920-e-1930-e gg. // Ekonomicheskaya istoriya: ezhegodnik. 2008. Т. 2007. С. 267–284.

Ahmad J. Import Substitution – a Survey of Policy Issues // The Developing Economies. 1978. Vol. 16. №4. P. 355–372.

Amsden A.H. Import substitution in high-tech industries: Prebisch lives in Asia! // CEPAL Review. 2004. №82. P. 75–89.

Arya N. A Review of Growing Automobile Industry in India // International Journal of Research and Analytical Reviews. 2019. Vol. 6. №1. P. 797–801.

Belini C. Industrial exports and Peronist economic policies in post-war Argentina // Journal of Latin American Studies. 2012. Vol. 44. №2. P. 285–317.

Bloch H., Sapsford D. Postwar movements in prices of primary products and manufactured goods // Journal of Post Keynesian Economics. 1991. Vol. 14. №2. P. 249–266.

Coulomb F. Adam Smith: a defence economist // Defence and peace economics. 1998. Vol. 9. №3. P. 299–316.

Crafts N., Toniolo G. Postwar growth: an overview / Crafts N., Toniolo G. (eds.). Economic growth in Europe since 1945. Cambridge: Cambridge University Press, 1996. P. 1–37.

Diaz-Alejandro C. F. On the import intensity of import substitution // Kyklos. 1965. Vol. 18. №3. P. 495–511.

Green A.E. South Korea's Automobile Industry: Development and Prospects // Asian Survey. 1992. Vol. 32. №5. P. 411–428.



Gurkov I., Morley M.J. Looking in the rear-view mirror – A 35 year retrospective on the Russian automotive industry // *Thunderbird International Business Review*. 2021. Vol. 63. №6. P. 699–712.

Ha-Joon C. Kicking Away the Ladder: Neoliberalism and the ‘Real’ History of Capitalism. / Kyung-Sup, C., Fine, B., Weiss, L. (eds.). *Developmental Politics in Transition*. International Political Economy Series. London: Palgrave Macmillan, London, 2012. P. 43–50.

Hamaguchi T. Prospects for Self-reliance and Indigenisation in Automobile Industry: Case of Maruti-Suzuki Project // *Economic and Political Weekly*. 1985. Vol. 20. №35. P. M115-M122.

Huat C.B. Welfare developmentalism in Singapore and Malaysia / Kwon HJ. (ed.). *Transforming the Developmental Welfare State in East Asia*. Social Policy in a Development Context. London: Palgrave Macmillan, 2005. P. 98–117.

Hyun J.H. Korean Automotive Foreign Direct Investment in Europe: The Effects of Economic Integration on Motivations and Patterns of FDI and Industrial Location. London: Palgrave Macmillan, 2003.

Jaganathan A. A Study on Growth and Development of Automobile Industry in India // *Ictact Journal On Management Studies*. 2021. Vol. 7. №2. P. 1400–1403.

Jetin B. Production networks of the Asian automobile industry: regional or global? // *International Journal of Automotive Technology and Management*. 2018. Vol. 18. №4. P. 302–328.

Jia-Zheng Y., Broggi C. B. The metamorphosis of China’s automotive industry (1953–2001): Inward internationalisation, technological transfers and the making of a post-socialist market // *Business History*. 2023. P. 1–28.

Johnson H. G. Mercantilism: past, present and future // *Journal of World Trade Law*. 1974. №8. P. 1–16.

de Jonge J. A. Industrial Growth in the Netherlands (1850-1914) / Schulte Nordholt J. W., van Arkel D. (eds.). *Acta Historiae Neerlandicae*. Leiden: Brill, 1971. P. 159–212.

Keyder C., Ghai D. Democracy and the Demise of National Developmentalism: Turkey in Perspective / Bagchi A. K. (ed.) *Democracy and Development*. International Economic Association Series. London: Palgrave Macmillan, 1995. P. 193–214.

Lee J.I., Mah J.S. The role of the government in the development of the automobile industry in Korea // *Progress in Development Studies*. 2017. Vol. 17. №3. P. 229–244.

Liu W., Yeung H.W. China’s dynamic industrial sector: the automobile industry // *Eurasian Geography and Economics*. 2008. Vol. 49. №5. P. 523–548.

Myrdal G. *An International Economy*. New York: Harper & Bros., 1956.

Nag B., Banerjee S., Chatterjee R. Changing features of the automobile industry in Asia: Comparison of production, trade and market structure in selected countries. – ARTNeT Working Paper Series, 2007. №37.

Pavlinek P. Restructuring the Central and Eastern European Automobile Industry: Legacies, Trends, and Effects of Foreign Direct Investment // *Post-Soviet Geography and Economics*. 2002. Vol. 43. №1. P. 41–77.

Power J. H. Industrialization in Pakistan: a Case of Frustrated Take-off? // *The Pakistan Development Review*. 1963. No. 3 (2). P. 191–207.

Prebisch R. *The Economic Development of Latin America and its Principal Problems*. New York: United Nations, 1950.

Prebisch R. Commercial policy in the underdeveloped countries // *The American Economic Review*. 1959. №49 (2). P. 251–273.

Prebisch R. Economic Development or Monetary Stability: The False Dilemma // *Economic Bulletin for Latin America*. 1961. №6. P. 1–25.

Prebisch R. Towards a new trade policy for development. / R. Bielchowsky (ed.). *ECLAC Thinking: Selected Texts (1948–1998)*. Santiago: Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2016. P. 211–238.

Philips R. C. M., Buyst E. Regional industrialization in Belgium and the Netherlands 1 / van Leeuwen B., Philips R.C.M., Buyst E. (eds.). *An Economic History of Regional Industrialization*. London: Routledge, 2020. P. 49–78.

Ramirez M. D. Mexico's development experience, 1950-85: Lessons and future prospects // *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*. 1986. Vol. 28. №2. P. 39–66.

Singer A. The Failure of the Developmentalist Experiment in Three Acts // *Critical Policy Studies*. 2017. Vol. 11. №3. P. 358–364.

Singh N. A review study of development of Automobile in India // *International Journal for Research Publication and Seminar*. 2022. Vol. 13. №4. P. 214–221.

Sintserov L. The Post-soviet Automobile Industry: First Signs of Revival // *Actes du GERP-ISA*. 2000. №28. P. 111-119.

Smith T. Requiem or new agenda for Third World studies? // *World Politics*. 1985. Vol. 37. №4. P. 532–561.

Tavares M. D. C. The Growth and Decline of Import Substitution in Brazil / R. Bielchowsky (ed.). *ECLAC Thinking: Selected Texts (1948–1998)*. Santiago: Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 2016. P. 129–40.

Wallerstein I. After Developmentalism and Globalization, What? // *Social forces*. 2005. Vol. 83. №3. P. 1263–1278.

Wylde C. *Latin America After Neoliberalism: Developmental Regimes in Post-Crisis States*. London: Palgrave Macmillan, 2012. P. 15–56.

Yeung G. 'Made in China 2025': the development of a new energy vehicle industry in China // *Area Development and Policy*. 2019. Vol. 4. №1. C. 39–59.

