

УДК 339.5

**МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ:
КРИЗИС И ПОСЛЕДСТВИЯ**

Маглинова Т.Г.,

Кандидат экономических наук, доцент,

Академия маркетинга и социально-информационных технологий, ИМСИТ,

Краснодар, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются влияние конфликта России и Украины, ведение экономических санкций на остановку производства и нехватку автозапчастей, что является непосредственным следствием этого кризиса, а в ближайшее время ожидаются проблемы с цепочками поставок и нехватка сырья. Россия является крупным поставщиком основных металлов и полезных ископаемых, и экспортные санкции серьезно повлияли на спрос и цены на сырьевые товары. Анализируются основные проблемы, с которыми сталкиваются OEM-производители автомобилей в отношении спроса и предложения сырья и автозапчастей. Это поможет понять текущую позицию на рынке и реакцию отрасли, особенно в области производства автомобилей, деловых возможностей и цепочек поставок.

Ключевые слова: мировая автомобильная промышленность, экономические санкции, инфляция, производители оригинального оборудования (OEM), жгуты, полупроводники, чипы, энергоресурсы, электромобили, новые источники энергии (NEV).

**THE WORLD AUTOMOTIVE INDUSTRY: CRISIS AND
CONSEQUENCES**

Maglinova T.G.,

PhD in Economics, Associate Professor,

*Academy of Marketing and Social Information Technologies, IMSIT,
Russia, Krasnodar*

Abstract. The article examines the impact of the conflict between Russia and Ukraine, the implementation of economic sanctions on the shutdown of production and the shortage of auto parts, which is a direct consequence of this crisis, and supply chain problems and shortages of raw materials are expected in the near future. Russia is a major supplier of base metals and minerals, and export sanctions have severely affected demand and prices for commodities. The main problems faced by automotive OEMs regarding the supply and demand of raw materials and auto parts are analyzed. This will help you understand the current market position and industry response, especially in the areas of automotive manufacturing, business opportunities and supply chains.

Keywords: global automotive industry, economic sanctions, inflation, original equipment manufacturers (OEMs), harnesses, semiconductors, chips, energy resources, electric vehicles, new energy sources (NEV).

Нестабильная экономическая ситуация в России и связанные с этим экономические санкции представляют угрозу для сценария умеренного восстановления мирового производства легковых автомобилей в 2022 году. Экономические последствия в Украине усугубляют текущие риски со стороны предложения, связанные с нехваткой полупроводников, которые обострились для мировой автомобильной промышленности во второй половине 2021 года. Существует угроза для умеренного роста продаж и производства в этом году и а как следствие тенденция в сторону понижения. Таким образом, глобальные продажи могут сократиться на 2% в 2022 году по сравнению с прошлым годом [3,4].

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

В 2021 году на Россию и Украину приходилось примерно всего 2% мировых продаж и производства легковых автомобилей, и поэтому их прямое влияние незначительно. Но косвенные последствия, вероятно, будут более выраженными для европейского региона и вполне могут распространиться на другие рынки в случае затяжного конфликта. Нарушение глобальных цепочек поставок и инфляция из-за нехватки сырья представляют собой критические риски для автомобильной промышленности. Европейские производители оригинального оборудования (ОЕМ) приостановили производство на ряде заводов, и перспективы нормализации операций остаются низкими. В частности, перебои с поставками важнейших автомобильных деталей из региона, включая производство жгутов проводов в Украине, потенциальная нехватка таких материалов, как палладий, и рост цен на сталь, медь, алюминий и никель представляют ключевые риски для отрасли в 2022 году [1,5].

Производство легковых автомобилей может столкнуться с трудностями, чтобы превзойти допандемический уровень даже в 2023 году в условиях низкой видимости улучшений в цепочках поставок. Кроме того, недавнее землетрясение в Японии и приостановка производства на полупроводниковых заводах Renesas также создают дополнительные риски снижения о более сбалансированной динамике спроса и предложения чипов к середине 2023 года. Перебои с поставками постепенно уменьшатся, но в то же время рост стоимости жизни, особенно в Европе, а также в США, снизит отложенный спрос [6].

Китай, похоже, относительно защищен от инфляции, но замедление экономического роста может повлиять на потребительские расходы на дорогостоящие товары. Таким образом, некоторые риски снижения спроса с 2023 года из-за опасений по поводу доступности транспортных средств из-за более слабой макроэкономической среды, роста инфляции и потенциального

отрицательного значения реальной заработной платы на некоторых рынках [2,7].

Перебои с поставками энергии или ценовые скачки также могут иметь последствия для мирового производства автомобилей и спроса на них.

Российско-украинский кризис может иметь существенные последствия для европейского рынка из-за его внешней зависимости от сырья, газа и нефти. Это не только спровоцирует беспрецедентный скачок цен на сырье и энергию, но и приведет к длительной неопределенности в отношении того, как Европейская комиссия будет выполнять свою стратегию *Repower EU*, направленную на то, чтобы положить конец зависимости Европы от российского газа. В краткосрочной перспективе это приведет к нехватке энергии, что приведет к нормированию с широкомасштабными последствиями для производства товаров длительного и кратковременного пользования. Для некоторых автопоставщиков российские поставщики энергии поддерживают операции в ключевых европейских точках. Автопоставщики должны будут заменить этих поставщиков в ситуации дефицита предложения и высоких транспортных расходов [1,3,6].

Поскольку глобальные запасы остаются на рекордно низком уровне, автопроизводители стремятся выполнять очень хорошие портфели заказов с конца 2021 года, а сроки выполнения заказов никогда не были больше. Рыночные условия в автомобильной промышленности в этом году будут по-прежнему определяться проблемами с поставками. Это говорит о том, что оригинальные производители оборудования воспользуются возможностью восстановить запасы, которые были в значительной степени истощены за последние два года, а также управлять производством с целью поддержания разумных цен. Тем не менее, совокупное влияние незначительного увеличения объемов производства в 2022 году и более высоких цен может не полностью компенсировать инфляцию затрат. В результате давление на маржу и

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

генерирование денежных потоков в течение следующих двух лет. В этой рыночной среде поставщики автомобилей будут по-прежнему бороться за то, чтобы не допустить повышения производственных затрат помимо договорных соглашений с автопроизводителями [5].

Давление на контракты может даже возрасти со временем, потому что оригинальные производители оборудования попытаются переложить часть более высоких затрат на электрификацию на свою базу поставщиков, чтобы защитить маржу по мере увеличения объемов. Кроме того, автопоставщикам придется адаптироваться к новым тенденциям, таким как прямые закупки товарных деталей, полупроводников и сырья. Они также сталкиваются с выборочным сокращением целевого рынка компонентов для электромобилей в результате решения OEM-производителей частично закупать детали самостоятельно, где они могут быстро получить преимущества в затратах, или персонализировать детали, чтобы сделать их отличительными компонентами. Эта тенденция может быть временной: она может измениться, когда OEM-производители смогут добиться снижения затрат на батареи (ключевой компонент электромобилей, EV) [6].

Регулирование стимулирует энергетический переход в автомобильной промышленности. Вполне возможно, что в 2022 и 2023 годах для электромобилей может быть более мягкий импульс из-за резкого роста цен на никель и другие материалы, характерные для аккумуляторов, которые нельзя застраховать, такие как литий. За первые два месяца 2022 года продажи легковых электромобилей (BEV и PHEV) выросли на 94% по сравнению с аналогичным периодом 2021 года на 15 наиболее важных мировых рынках, в то время как общий объем продаж легковых автомобилей рост продаж был равным [7].

В Европе продажи электромобилей выросли на 35% по сравнению с падением на 4,3% для легковых автомобилей. В настоящее время Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

электромобили составляют 20,7% парка легковых автомобилей, в 2025 году они составят более 30%.

Импульс продаж автомобилей на новых источниках энергии (NEV) в Китае остается стабильным, чему способствуют продолжающиеся правительственные стимулы и растущее признание клиентов. Китайская ассоциация автопроизводителей сообщила, что продажи NEV выросли на 155% в годовом исчислении в первые два месяца 2022 года и составили почти 18% от общего объема продаж автомобилей. Рост цен на основные цветные металлы, такие как литий, привел к росту цен на аккумуляторы в Китае на 20-30% за последние пять месяцев. Это постепенно передавалось потребителям, и некоторые производители электромобилей несколько раз поднимали цены на электромобили с начала этого года [4].

В США совокупная рыночная доля электромобилей и гибридных автомобилей достигла 5,5% за первые два месяца 2022 года по сравнению с 2,9% за тот же период 2021 года. Этот положительный импульс, согласно которому они превысят 15% рынок к 2025 году [5].

Библиографический список

1. Ким, Т. Г. Транснационализация предпринимательской деятельности в условиях глобализации экономики : специальность 08.00.05 "Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности, в т.ч.: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами; управление инновациями; региональная экономика; логистика; экономика труда; экономика народонаселения и демография; экономика природопользования; экономика предпринимательства; маркетинг; менеджмент; ценообразование; экономическая безопасность; стандартизация и управление качеством продукции; землеустройство; рекреация и туризм)" : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

экономических наук / Ким Татьяна Григорьевна. – Ставрополь, 2008. – 21 с. – EDN NKKMCH.

2. Маглинова, Т. Г. Мировая экономика : Учебное пособие для студентов направления подготовки 41.03.01 Зарубежное регионоведение / Т. Г. Маглинова. – Курск : Закрытое акционерное общество "Университетская книга", 2021. – 178 с. – ISBN 978-5-907441-71-2. – EDN GDTTHM.

3. Близнюк, Т. А. Сущность ценовой политики и ее влияние на доходность предприятия / Т. А. Близнюк, О. М. Шупило // Modern Science. – 2021. – № 3-1. – С. 53-59. – EDN CNBLWA.

4. Auto Industry Faces Risk from Ukraine-Russia Crisis [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.cargroup.org/auto-industry-faces-risk-from-ukraine-russia-crisis/> (Дата обращения: 29.04.2022).

5. Auto Sales Set to Recover in 2022 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.morningstar.com/articles/1084271/auto-sales-set-to-recover-in-2022/> (Дата обращения: 29.04.2022).

6. Top Legal Issues Facing the Automotive Industry in 2022 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.foley.com/en/insights/publications/2022/03/top-legal-issues-facing-automotive-industry-2022/> (Дата обращения: 29.04.2022).

7. Two years that changed the auto industry [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.just-auto.com/features/two-years-that-changed-the-auto-industry/> (Дата обращения: 29.04.2022).

Оригинальность 81%