

УДК 339.9

*Кравец Екатерина Владимировна, к.э.н., доцент
«Технологический университет имени дважды Героя Советского Союза,
летчика-космонавта А.А. Леонова» - филиал федерального
государственного бюджетного образовательного учреждения высшего
образования «Московский государственный университет геодезии и
картографии»*

*Саленко Валерий Андреевич,
Студент
Кафедра экономики малого и среднего бизнеса
Московский университет имени А.С. Грибоедова, РФ, г. Москва*

ОСОБЕННОСТИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТОРГОВОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

***Аннотация:** В статье рассмотрен вопрос работы российских предприятий в условиях санкций. Проведен анализ факторов и рисков применительно к предприятиям автомобильного сектора, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность. Рассмотрены вопросы, связанные с адаптацией компаний к новым условиям, внедрению инновационных стратегий для сохранения стабильности и эффективности ведения бизнеса, сохранения конкурентоспособности и устойчивости в условиях существующих внешнеполитических и экономических ограничений. Рассмотрен вопрос основных трендов в области автомобильной торговли и сфере послепродажного обслуживания автомобилей.*

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, санкции, рынки, конкурентоспособность, российские предприятия, автомобильная отрасль.

Kravets Ekaterina Vladimirovna, Ph.D

“University of Technology named after Twice Hero of the Soviet Union, cosmonaut A.A. Leonov” — a branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Moscow State University of Geodesy and Cartography” (MIIGAiK).

Salenko Valery Andreevich,

student

Department of economics of small and medium-sized businesses

Technological University named after Griboedov A.S.

Russia, Moscow

FEATURES OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY A TRADING COMPANY IN MODERN CONDITIONS

Abstract: *The article discusses the issue of the work of Russian enterprises in the context of sanctions. The analysis of factors and risks in relation to enterprises of the automotive sector engaged in foreign economic activity is carried out. The issues related to the adaptation of companies to new conditions, the introduction of innovative strategies to maintain the stability and efficiency of doing business, maintaining competitiveness and sustainability in the face of existing foreign policy and economic constraints are considered. The issue of the main trends in the field of automotive trade and after-sales service of cars is considered.*

***Keywords:** foreign economic activity, sanctions, markets, competitiveness, Russian enterprises, automotive industry.*

В настоящее время, в связи с изменениями геополитической ситуации в мире, международные экономические и торговые связи РФ претерпевают существенные изменения. Геополитическая обстановка, агрессивные санкции западных стран в отношении России, уход бывших компаний-партнеров с расторжение контрактов, потеря части привычных рынков сбыта и общая нестабильность мирового валютного рынка, поставили перед многими российскими компаниями задачи сохранения бизнеса, поиска новых альтернативных путей работы, торговых площадок, клиентов и инвесторов. Правительство РФ остро поставило вопрос импортозамещения. Бизнес переориентировался не только на внутренний рынок и рынок стран-партнеров (СНГ, ШОС, БРИКС, ЕАЭС), но и искал альтернативные решения на мировой арене.

В новых условиях предприятия должны были не только быть готовы к освоению передовых технологий ведения бизнеса и IT-инфраструктуры, но и налаживанию межкультурных коммуникаций, изучению национальных законодательств и внутрифирменных регламентов новых компаний-партнеров, освоению особенностей организации логистики со странами Азии, Африки, Китая, Индии и стран ближневосточного региона.

В современном мире под внешнеэкономической деятельностью понимают любое деловое взаимодействие, в основе которого лежит работа российских компаний с зарубежными партнерами. Помимо торговли (экспорта и импорта товаров и услуг) это и совместные с иностранными партнерами предприятия, международные инвестиции, кредиты, займы, лицензирование, франчайзинг и т.д.

Выход на мировые рынки, обязует компании повышать конкурентоспособность товаров (услуг) за счет повышения качества

продукции (эффективность услуг), использовать передовые технологии производства и IT-системы, повышать качество используемого сырья и уровень подготовки специалистов. Компания получает узнаваемость международного уровня, повышая свой статус в глазах потребителей. Условия современной международной торговли требует от компаний соответствие производимой продукции (услуг) мировым стандартам качества. Сотрудничество с международными компаниями позволяет расширить базу клиентов и поставщиков, повысить объемы продаж, уменьшить зависимость от внутреннего рынка, дает возможность привлечения иностранных инвестиций, использования передовых технологий и материалов. Прямой контакт с поставщиками позволяет контролировать поставляемое на производство сырье и комплектующие, снижая риск брака и дополнительных затрат на производство, выстраивать оптимальную логистику, получать скидки и льготы, уменьшать себестоимость продукции, что неизменно приводит к технологическому развитию компании, повышению качества продукции, оборотов и увеличению прибыли. Расширение производства влечет за собой увеличение количества рабочих мест, снижению безработицы, вовлечению компании в развитие своего региона, а участие в госпрограммах дает возможность рассчитывать на государственную поддержку в виде льгот, субсидий и иных гарантий.

Компании-экспортеры выгодны государству, так как валютная выручка от продажи экспортных товаров и услуг влияет на стабилизацию экономики. Конкурентные условия рынка приводят к неизменному развитию технологического уровня производства, что, в свою очередь, способствует развитию науки и научно-техническому прогрессу. А международное сотрудничество к укреплению научно-технических, политических, финансовых и других связей между странами на государственном уровне.

Ведение внешнеэкономической деятельности дает огромное преимущество для компаний перед конкурентами с одной стороны, с другой же сопровождается большими рисками.

Исследования последних лет убедительно показывают, что сокращение внешнеэкономической деятельности на фоне огромного давления на Россию, оказывает негативный эффект на ее экономику.

2022 год стал переломным для многих российских компаний. Беспрецедентные экономические ограничения в отношении российского бизнеса, разрыв многолетних бизнес-взаимодействий в наиболее значимых для российской экономики областях, запрет западным компаниям на импорт российских товаров и ресурсов, арест российских активов и потеря привычных рынков сбыта на фоне волатильности мировых валютных курсов и снижения мировых цен, существенно повлияли на внутренний рынок и показали необходимость скорейшего поиска оптимальных путей выхода из сложившейся ситуации. [4-8].

Программа российского правительства по замещению импортных товаров обусловлена, прежде всего, уходом от внешней зависимости, насыщением внутреннего рынка товарами и сырьем для обеспечения надежности дальнейшего функционирования отечественных отраслей промышленности, в особенности имеющих высокую зависимость от импорта [9-16]. К таким отраслям относится глубоко интегрированная в другие отрасли экономики автомобильная отрасль, структура которой включает в себя не только производство автомобильной техники, но и насыщение рынка комплектующими, инструментом, оснасткой и сопутствующими материалами.

С введением санкций российский автомобильный рынок испытывает огромное давление со стран ЕС, США, Южной Кореи и Японии. Уход таких крупных автоконцернов как BMW, Jaguar, Land Rover, General Motors, Volkswagen, Volvo, MAN и др., привел в 2022 году к изменению структуры

рынка, сокращению импорта легковых и грузовых автомобилей, запасных частей и комплектующих, и как следствие, поиску новых партнеров и переориентацию на рынки других регионов мира.

2022 год стал кризисным для всей автомобильной отрасли. Импорт легковых автомобилей сократился по сравнению с 2021 годом по разным оценкам на 55%-60% в легковом сегменте, на 45% в сегменте легких коммерческих автомобилей и на 20% в сегменте тяжелых грузовиков. Среднее падение по рынку составило порядка 56%. К концу 2022 года из 60 автомобильных брендов, ранее работавших на российском рынке, осталось 14, среди которых основную долю составили китайские (Geely, EXEED, Haval, Chery, FAW, Changan, OMODA, GAC, Dongfeng, Great Wall, JAC) и российские (LADA, ГАЗ, УАЗ) автомобили, что изменило саму структуру рынка, и повлияло на работу автодилеров, предприятий-поставщиков автозапчастей, инструментов, автомобильной оснастки, станций СТО, логистику и т.д., которые являются неотъемлемой частью их обслуживания [1-3].

В это время также наблюдалось повышение цен на автомобили, инструменты и оснастку, что во многом было связано с падением курса рубля, усложнением логических цепочек поставок автомобилей, проблемы с доступом к импортным запчастям, дефицитом комплектующих для их производства, технологиям и компонентам.

С начала 2022 года, несмотря на укрепление рубля к иностранным валютам, цены на новые автомобили повысились в среднем на 19%, [1]. Российский бизнес был вынужден развивать собственные производственные мощности, а также переориентировать бизнес под новые условия и искать альтернативные источники поставок и рынки сбыта, налаживать контакты и привлекать инвестиции [14]. С переориентацией бизнеса на регион Юго-Восточной Азии, основным поставщиком

автомобильной техники, комплектующих, инструмента и запчастей на российский рынок стал Китай.

Согласно данным «Коммерсантъ», к концу 2024 года начал фиксироваться заметный спад в объемах поставок. К началу 2025 году на долю поставок из Китая в целом приходилось 80,9%. Заметное снижение объема к началу 2025 года (согласно данным «Автостата» импорт новых легковых автомобилей в Россию в феврале сократился на 73% год к году и на 49% относительно января 2025 и составил 16,2 тыс. шт.), что было сравнимо только с ситуацией кризисного для автомобильной отрасли 2022 года (15,7 тыс. шт.). Такое падение эксперты объясняли падением спроса, затовариванием складов и выросшим ставками ульtisбора с 1 октября 2024 года.

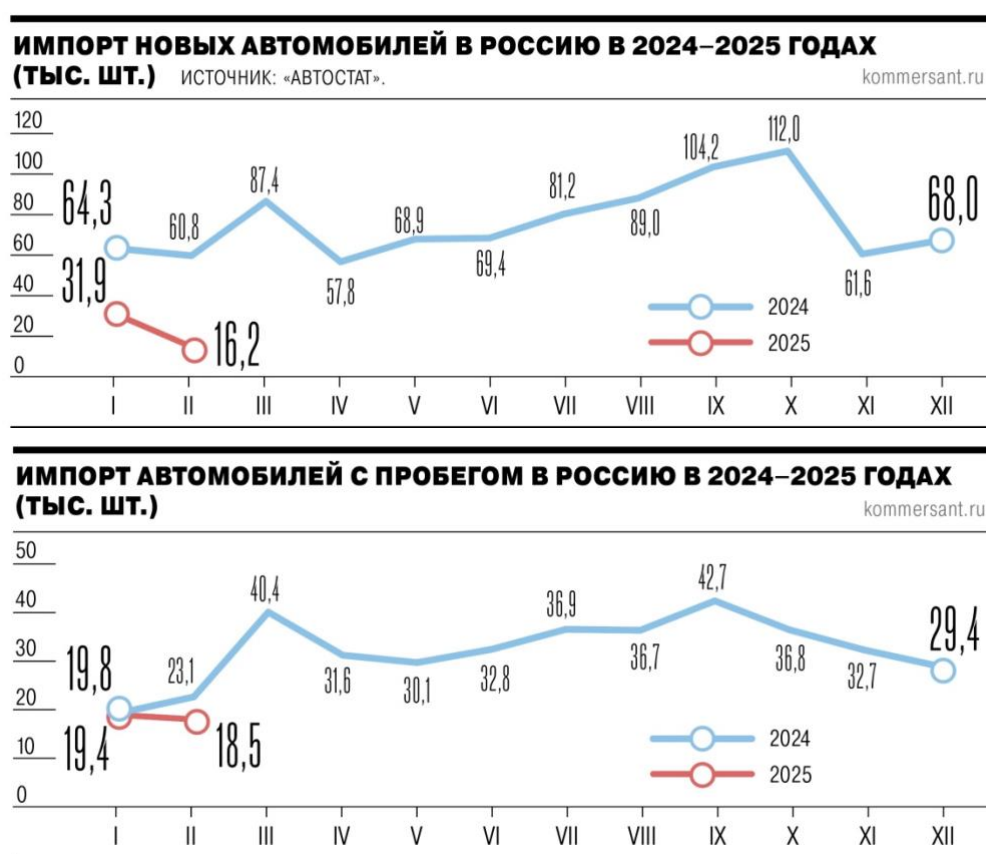


Рис. 1. Динамика объема поставок автомобилей
в 2024-2025 годах [17-19]

Согласно данным главы «Автостата» Сергея Целикова [17-19] за первый квартал 2026 года на российский рынок было поставлено 112,3 тыс. новых (до 3 лет) легковых автомобилей, что составило прирост в 6% к аналогичному периоду 2025 года, продано – 53,4 тыс. шт. автомобилей мировых брендов (без учёта российских, китайских и белорусских марок). Прирост в 136% или в 2,4 раза с общей долей на рынке в 14%). Эксперт отмечает, что почти половина новых легковых автомобилей, завезенных в этом году в Россию (48%), пришлась на альтернативные схемы поставок (без ОТТС). В процентном соотношении на Китай пришлось 68,8% (77,2 тыс. шт.), 19,6% – транзит через Киргизию (22,1 тыс. шт.), 3,7% – Беларусь, 2,2% – Японию, 2% – Южную Корею, менее 1% – Турцию, Грузию и др. Это страны, через которые ведутся поставки по параллельному импорту. Самыми популярными ввозимыми на российский рынок стали бренды: Geely (20%), Changan (8,5%), Toyota (8%), GAC (6%), Mazda (5,6%), Hongqi (4,7%), Tank (4,4%), BMW (4,2%), Volkswagen (3,7%) и Jetour (3,6%).

Согласно данным Интерфакс [21] продажи автотехники всех типов с начала года выросли на 9% до 552,214 тыс. шт. Ссылаясь на данные пресс-релиза Минпромторга, Интерфакс отмечает, что почти 2/3 из общего количества проданных с начала года в РФ единиц новой автотехники (348,74 тыс. шт.) были произведены внутри страны, что на 26% превысило объем локализованной продукции, реализованной за 5 месяцев 2025 года. «Совокупная доля российской техники во всех сегментах по итогам января-мая 2026 года выросла на 8 процентных пунктов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достигла 63%. В сегменте легковых автомобилей доля техники отечественного производства за указанный период составила 62%, в сегменте легких коммерческих

автомобилей - 80%, в сегменте грузовых автомобилей – 66%, в сегменте автобусов – 75%».

С точки зрения экономики развитие сектора послепродажного обслуживания в автомобильной отрасли способствует развитию производства, а для производителей от него во многом зависит успешность и стабильность их работы на рынке. Сектор охватывает широкий спектр деятельности, начиная от технического обслуживания и ремонта до предоставления запасных частей, инструментов, оборудования, программ компьютерной диагностики и консультаций специалистов по эксплуатации автомобилей.

Качественное послепродажное обслуживание с соблюдением всех международных стандартов способствует развитию производства, укреплению имиджа бренда, созданию лояльности среди клиентов, повышению конкурентоспособности на рынке, укреплению бизнеса компаний, обеспечению безопасности и удовлетворенности клиентов, а также в стимулировании экономического роста.

При этом говорить о полном переходе на китайские автомобили пока рано. В России большое количество автомобилей европейского производства и в ближайшие несколько лет россияне продолжают на них ездить, нуждаться в ремонте и качественном ТО. В настоящее время запчасти поставляются на российский рынок путём параллельного импорта через Казахстан или ОАЭ, но цена на них прогнозируемо высокая из-за сложностей в логистике. В последнее время компании обратили свое внимание на Африканский континент и, в частности, на поставки запчастей и сопутствующих материалов из Южной Африки.

Однако уже сейчас, можно с уверенностью сказать, что автомобильная отрасль и сектор послепродажного обслуживания приспосабливаются к современным условиям, сектор стабилизируется, найдя альтернативные решения ведения бизнеса. СТО, чтобы оставаться

конкурентоспособными, выстраивают отношения с новыми поставщиками, в частности, переквалифицируются на обслуживание сельскохозяйственной техники [22].

Несмотря на то, что перспективы развития данного сектора зависят от глобальных политических и экономических изменений, российским компаниям необходимо и дальше разрабатывать инновационные стратегии развития, привлекать инвестиции, проводить кадровую политику, повышать уровень технической подготовки специалистов, перенимать мировой опыт с целью повышения своей конкурентоспособности на мировом рынке.

Согласно [19] основными ключевыми трендами на 2026-2027 гг в развитии автомобильного сегмента бизнеса выделено следующее: Китаю отводится роль основного поставщика, основной сегмент импортных автомобилей смещается в сторону легкового транспорта (с мощностью до 160 л.с), усилится процесс географической переориентации, доля отечественного автопрома будет увеличиваться, сохранит автономность люксовый сегмент, произойдет консолидация поставщиков. Рынок будет укрупняться: мелкие игроки и частные посредники постепенно отойдут на второй план. По оценкам экспертов успех компаний будет определяется не просто низкой ценой, а масштабом производства и предсказуемостью, юридической гигиеной и репутацией поставщика. Те, кто примет новые правила игры, получат устойчивую долю рынка. Те, кто продолжит работать по инерции, рискуют остаться и без клиентов, и без капитала.

Использованные источники:

1. Шарова, О. С. Влияние санкций на импорт легковых автомобилей в России / О. С. Шарова // Теория и практика современной науки. 2023. № 4 (94). С. 303-307.
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. 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.
4. Диков Н.О. Анализ влияния экономических санкций на сектор послепродажного обслуживания автомобильного рынка/Вестник российского нового университета. Серия: Человек и общество. Рубрика: Экономические науки. 2024. С. 19-30.
5. Меренков А.О. Текущее состояние и перспективы развития российского автобизнеса в условиях санкционного давления // Решетневские чтения: Материалы XXVI Международной научно-практической конференции. В 2 ч. Красноярск, 09-11 ноября 2022 года / Под общей ред. Ю.Ю. Логинова. Ч. 2. Красноярск: Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева, 2022. С. 575-577. EDN: LIHHJK
6. De Santis R.A., Di Sano M., Gunnella V., Neves P. Motor vehicle sector: Explaining the drop in output and the rise in prices//European Central Bank. Economic Bulletin Issue. 2022. No. 7.
URL: https://www.ecb.europa.eu/pub/economic_bulletin/focus/2022/html/ecb.ebbox202207_02~5bde8eeff0.en.html#:~:text=Car%20prices%20increased%20markedly%20as,to%20the%20lack%20of%20chips (дата обращения: 04.05.2024).
7. Группа «Деловой профиль». Рынок автозапчастей в России: рейтинг крупнейших продавцов и производителей автозапчастей: Аналитическое исследование // Delovoy profil. 2021. 26 января. URL: https://delprof.ru/upload/iblock/bb3/DelProf_Analitika_Rynok-avtozapchastey.pdf (дата обращения: 04.05.2024).
8. Кудряшов Б.А., Самохвалова Ж.П., Морозов А.С. Тенденции рынка автомобильных запчастей и комплектующих // Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности: XXIII Международная конференция, Москва, 10-11 ноября 2022 г. М.: Экон-Информ, 2022. С. 67-71. EDN: QANTYN
9. Мантуров Д.В., Никитин Г.С., Осьмаков В.С. Планирование импортозамещения в российской промышленности: практика российского государственного управления // Вопросы экономики. 2016. № 9. С. 40-49. [Manturov D.V., Nikitin G.S., Os'makov V.S. The Russian Government Approach to Import Substitution Planning in Industry // Voprosy Ekonomiki. 2016. No. 9. Pp. 40-49. (In Russ.)]
10. Евтушенков В. Импортозамещение без самоизоляции // Россия в глобальной политике. 2015. Т. 13. № 1. С. 197-205. [Evtushenkov V. Importozameshchenie bez samoizolyatsii // Russia in Global Affairs. 2015. Vol. 13. No. 1. S. 197-205. (In Russ.)]
11. Ковригин А.С. Импортозамещение в автопроме. Предложения по основным условиям и направлениям развития // Автомобильная промышленность. 2022. № 8. С. 38-39. [Kovrigin A.S. Importozameshchenie v avtoprome. Predlozheniya po osnovnym usloviyam i napravleniyam razvitiya // Avtomobil'naya promyshlennost'. 2022. No. 8. S. 38-39. (In Russ.)]

12. Капустина И.В., Григорьева К.А. Импорт автокомпонентов как фактор лабильности рынка автомобилестроения // BENEFICIUM. 2022. No. 3 (44). Pp. 49-56. [Kapustina I.V., Grigor'eva K.A. Import of Automotive Components as a Factor of the Automotive Market Lability // BENEFICIUM. 2022. No. 3 (44). Pp. 49-56. (In Russ.)]
13. Тимофеев А.Д., Шушкин М.А. Исследование рынка автокомпонентов в России с целью определения направлений их импортозамещения // Вестник Технологического университета. 2015. Т. 18. № 19. С. 208-214. [Timofeev A.D., Shushkin M.A. Issledovanie rynka avtokomponentov v Rossii s tsel'yu opredeleniya napravlenii ikh importozameshcheniya // Vestnik Tekhnologicheskogo universiteta. 2015. Vol. 18. No. 19. S. 208-214. (In Russ.)]
14. Закревская Я.А. Автомобильная промышленность России на современном этапе // Образование и право. 2020. № 7. С. 178-185. [Zakrevskaya Ya.A. Avtomobil'naya promyshlennost' Rossii na sovremennom etape // Education and Law. 2020. No. 7. S. 178-185. (In Russ.)]
15. Ксенофонтов М., Милякин С. Перспективы автомобилизации в Евросоюзе и Китае при различных сценариях распространения беспилотных совместно используемых автомобилей // ECO. 2018. № 48 (9). С. 85-107. [Ksenofontov M., Milyakin S. Perspektivy avtomobilizatsii v Evrosoyuze i Kitae pri razlichnykh stsenariyakh rasprostraneniya bespilotnykh sovместно ispol'zuemykh avtomobilei // ECO. 2018. Vol. 48. No. 9. S. 85-107. (In Russ.)]
16. Лобанов Г.В. Влияние международных экономических санкций как неуправляемых факторов внешней среды на состояние предприятий по производству автокомпонентов // Развитие и безопасность. 2023. № 1. С. 50-58. [Lobanov G.V. Vlijanie mezhdunarodnykh ekonomicheskikh sankcij kak neupravlyaemykh faktorov vneshnej sredy na sostojanie predpriyatij po proizvodstvu avtokomponentov // Razvitie i bezopasnost'. 2023. No. 1. S. 50-58. (In Russ.)]
17. <https://www.kommersant.ru/doc/7562206>
18. https://finuslugi.ru/navigator/news/novosti_bankovskoj_otrasli/import-novykh-avto-v-mae-vyros-v-dva-raza-kakie-marki-teper-lidiruyut-na-rynke
19. <https://auto.ru/mag/article/import-avtomobiley-v-rossiyu-v-2026-godu-parallelnye-shemy-i-novye-riski/>
20. https://rg.ru/2026/05/08/ekspert-celikov-import-novyh-legkovyh-avtomobilej-v-rossiiu-vyros-na-6.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F
21. <https://www.interfax.ru/business/1093523>
22. <https://biz360.ru/materials/obkhodnymi-putyami-kak-menyaetsya-rossiyskiy-rynok-avtoremonta-v-usloviyakh-sanktsiy/>