

УДК 33 DOI: 10.14451/1.232.362

Трансформация авторынка России

© 2024 **Струбагин Павел Владимирович**

Кандидат экономических наук, доцент Департамента бизнес-аналитики. Финансовый университет при Правительстве РФ, Россия, Москва.

E-mail: pavel0@mail.ru

Ключевые слова: автомобильный рынок в России, производители автомобилей, структурные изменения.

В статье представлен структурный анализ рынка автомобилей в России. Автором проводится сравнительный анализ продаж автомобилей производителей западных стран, отечественных и китайских производителей за период с 2015 по 2024 годы.

Развитие территорий и урбанизация стимулируют рост спроса на личную мобильность. Урбанизация приводит к увеличению продолжительности поездок на работу и увеличению потребности в автотранспорте, что стимулирует продажи автомобилей. Городская среда увеличивает спрос на транспортные средства, способные передвигаться по переполненным улицам и обеспечивать комфорт, что делает автомобили предпочтительным выбором для поездок.

Изменение доходов населения существенно влияют на автомобильный рынок, например, увеличение доходов повышает покупательную способность на дорогостоящие товары, такие как автомобили, увеличивает спрос на транспортные средства, так как потребители начинают инвестировать в личный транспорт из-за удобства, комфортабельности и статуса.

В данной статье рассмотрим структуру изменения авторынка в России с 2014 года, так как кроме тенденций развития рынка, рассмотренных нами выше, на авторынок России влияют внешние и внутренние факторы. Падение автопродаж 2014 года было зафиксировано на терри-

тории России, однако в последующие периоды продажи медленно восстанавливались. В 2014 авторынок России еще можно было рассматривать как часть мирового авторынка, сохранялись официальные поставки автомобилей в Россию, сохранялось локальное производство.

Пандемия COVID-19 в 2020 оказала пагубное воздействие на автомобильный рынок. Карантин и экономическая неопределенность привели к снижению потребительских расходов и нарушению цепочек поставок, что привело к резкому снижению продаж автомобилей. Заводы-изготовители временно приостановили работу, что привело к задержкам производства. Переход на удаленную работу и сокращение поездок на работу снизили спрос на личные транспортные средства. Общий экономический спад в сочетании с этими факторами существенно повлиял на рынок, мы можем отметить падение продаж автомобилей (рис. 1, рис. 2), падение продаж произошло по всем маркам автомобилей, представленных на этот момент на рынке.

С 2020 до начала 2022 года можно отследить восстановление количества продаж на рынке.

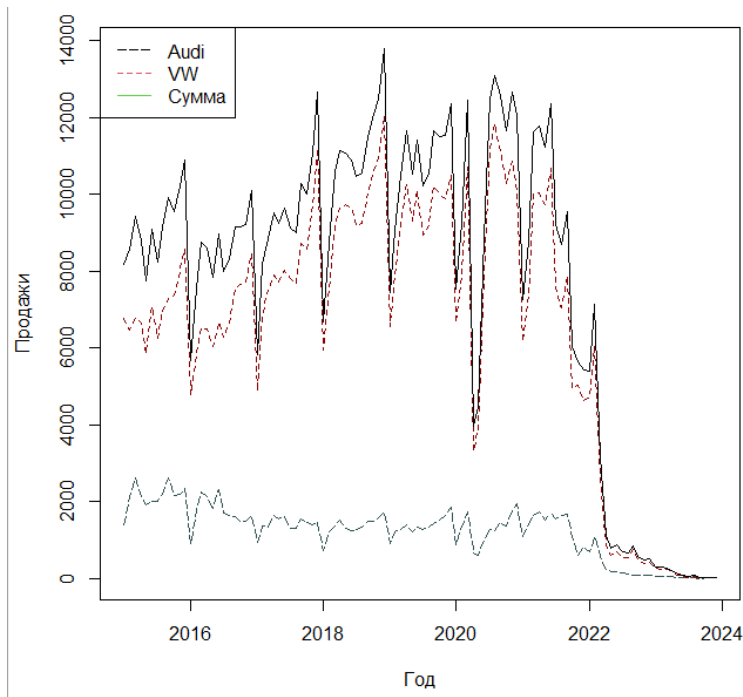


Рис. 1. Продажи автомобилей марок Audi, VW и результирующая продаж представленных марок.

В данный период на рынке был представлен модельный ряд западных стран, отечественных производителей и начались поставки китайских моделей. Также можно отметить, что восстановились не только продажи, но и зависимость от факторов, которые влияли на тренд и сезонность.

Кризис 2022 года можно рассматривать как локальный кризис, но с этого периода авторынок России является изолированным от мировых автопроизводителей, например, на рисунке 1 видно количество автомобилей VW и Audi и общую сумму продаж этих двух марок, продажи за 2022 год до 2024, как мы видим, сократились почти до 0, то есть большинство западных автопроизводителей ушли с авторынка России.

Постепенное снижение с начала 2022 года, после резкого снижения объясняется распродажей остатков автомобилей у дилеров. Таким образом, снижение поставок, уход западных автопроизводителей с рынка России привел к дефициту западных автомобилей, реакция дилеров на появившийся дефицит – это повышение цен, что привело к еще большему снижению про-

даж. Если посмотреть на продажи автомобилей этих марок до 2020 года, то мы можем видеть признаки автокорреляции, четко отслеживаются факторы: тренд, сезонность. На основании выше сказанного следует рассмотреть изменение состава автомашин, представленных на рынке и общее количество реализаций на авторынке России.

С марта 2022 года авторынок России существенно изменился, полностью изменился состав представленных на рынке производителей, полностью изменился модельный ряд, представленный на рынке, частично изменился ряд дилеров. На данный момент официальные поставки осуществляют только китайские производители и отечественные заводы.

«Именно дефицит автомобилей привел к столь серьезному падению продаж, дилерам в новых реалиях пришлось в срочном порядке налаживать поставки в рамках параллельного импорта, а также заключать новые дилерские договоры с китайскими производителями» [3].

Следующий график на рисунке 2 показывает, как происходили скачки спроса и падения продаж

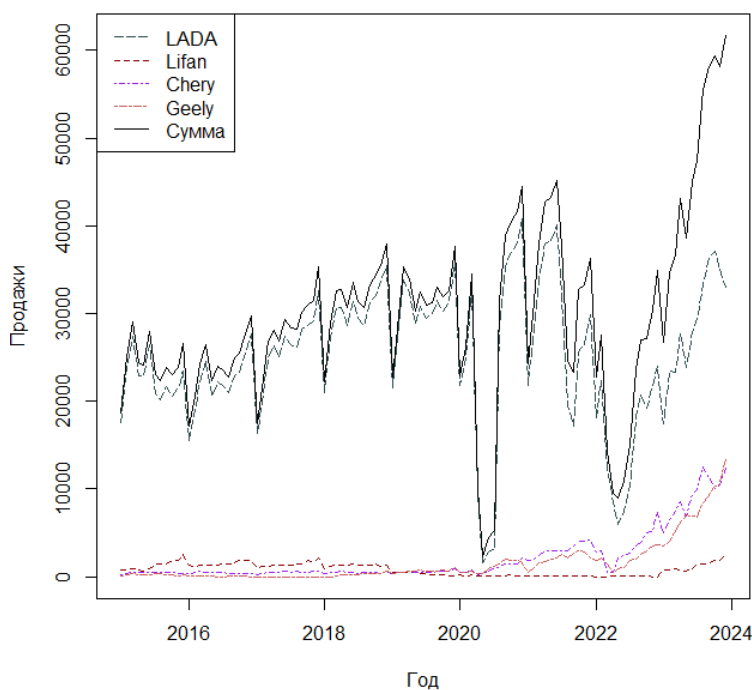


Рис. 2. Продажи автомобилей марок LADA, Lifan, Chery, Geely и результирующая продаж представленных марок.

отечественной марки LADA и китайских марок Lifan, Chery, Geely. В представленном графике можно отследить, что до 2020 года китайский автопром был представлен на Российском рынке в незначительном количестве. В нашем рассмотрении отечественных производителей на Российском рынке мы взяли только значение производства и количество продаж тольяттинского завода. Сравнивая графики реализации LADA с графиками реализации западных производителей можно отметить, что до марта 2020 года зависимости продаж имеют сходную тенденцию: увеличение и сезонность, далее одинаковое падение, которое произошло из-за ковидных ограничений, в 2021 происходило умеренное восстановление, которое в начале 2022 года было прервано кризисными явлениями, и падение. Как мы выше отмечали продажи автомобилей западных марок стремятся к минимуму, однако на этом фоне продажи отечественных автомобилей восстанавливаются со значительной скоростью. Если в первой половине 2022 года отечественный производитель показал значительное падение из-за ухода совладельца и разрыва логистических связей, со второй половины 2022

года отечественный производитель увеличил реализацию машин на авторынке России. Если посмотреть на график можно отметить взрывной рост продаж LADA. Также как говорилось выше, график показывает увеличение спроса на продукцию тольяттинского завода и увеличение присутствия китайских производителей.

Авторынок России является одним из значительных в мире и этот рынок с 2022 года структурно изменяется (рис. 3). Главной причиной изменений на отечественном рынке являются санкции ЕС, Соединенных Штатов, Соединенного Королевства (UK) и Японии, которые запретили экспорт автомобилей класса люкс в Россию в марте 2022 года. Международные автомобильные компании, такие как Mercedes Benz, Volkswagen (VW), BMW, Toyota Motor, Nissan, General Motors, Audi, Skoda и многие другие, временно или навсегда ограничили свою деятельность и покинули российский рынок в 2022 году, что повлияло на производство и насыщение рынка автомобилями. Однако по расчетам аналитического агентства АВТОСТАТ ожидается, что к «2025 году неуклонно растущий рос-

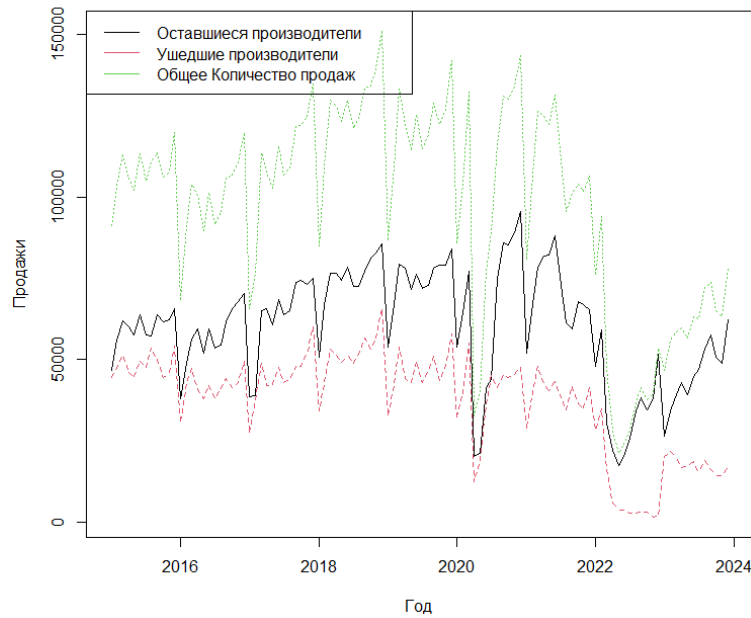


Рис. 3. Общая сумма продаж автомобилей на Российском рынке.

сийский автомобильный рынок достигнет почти 390 тысяч автомобилей на тысячу жителей» [1]. На долю Москвы приходится крупнейший парк легковых автомобилей в стране, за ней следуют Московская область и Краснодарский край. LADA была ведущим брендом по количеству новых регистраций в июне 2022 года.

При анализе структурного изменения рынка мы не рассматривали представленные на авторынке объемы производства и реализации коммерческих автомобилей и грузовиков, так как в России он значительно меньше, чем рынок легковых автомобилей. Однако в отличие от сегмента легковых автомобилей, отечественные производители коммерческих автомобилей превосходят иностранные компании по объему производства. GAZ и UAZ являются ведущими производителями легких коммерческих автомобилей, в то время как КамАЗ доминирует в сегменте тяжелых коммерческих автомобилей, поэтому на данных сегментах авторынка произошли не такие большие структурные изменения как на рынке легковых автомобилей.

Следует отметить, что китайские автопроизводители замещают долю рынка в России, которая

освободилась из-за ухода западных производителей, которые доминировали на рынке до 2022 года, на долю импортных китайских автомобилей сейчас приходится 49% российского рынка, по сравнению с долей всего в 7% в 2021 году.

Экспорт легковых автомобилей китайскими автопроизводителями в Россию «увеличился почти в 7 раз в годовом исчислении почти до 12 млрд долларов по данным таможи» [2].

Помимо этих цифр, китайские фирмы также увеличивают свои продажи в России за счет сборки автомобилей на шести заводах в России, которые ранее принадлежали европейским, японским и американским автопроизводителям или собирали их автомобили, теперь на этих заводах производят или планируют собирать китайские модели, мощность шести заводов составляет около 600 000 автомобилей в год.

До 2022 года правительство России поощряло западных автопроизводителей строить заводы, предоставлялись субсидии тем, кто выполнял такие операции, как штамповка, сварка и покраска, а также стимулировало их производить компоненты в России.

По данным правительства, автомобили отечественного производства в настоящее время составляют менее 40% российского автомобильного рынка, по сравнению с 70–75% до 2022 года.

По словам источников, в рамках партнерства с китайскими фирмами в настоящее время в России производится меньшая часть продукции на бывших западных заводах.

Когда в 2022 году западные автопроизводители ушли из России, были приняты меры, чтобы обеспечить продолжение производства в жизненно важном секторе, также в поддержании производства в автомобильном секторе оказывает Китай. Несколько заводов в России, которые простаивали из-за санкций, теперь производят

«автомобили на основе китайских моделей... под своими собственными брендами».

Таким образом, можно сказать, что с 2022 года до начала 2024 года на Российском авторынке произошли структурные изменения, которые в значительной степени позволили избежать дефицита автомобилей.

Если в начале 2023 большинство аналитиков делали прогноз продаж автомобилей в 500 тыс. автомобилей, то по результатам 2023 года продажи новых автомобилей оцениваются в 1000 тыс. автомобилей, это говорит, что данный рынок динамично развивается. Марки автомобилей западных производителей достаточно успешно замещаются китайскими моделями.

Библиографический список

1. Автомобильная промышленность в России – статистика и факты. – URL: <https://www.statista.com/topics/5493/automotive-industry-in-russia/#topicOverview> (дата обр. 07.03.2024).
2. В 2023 году импорт легковушек из Китая вырос почти в семь раз. – URL: <https://rtvi.com/news/v-2023-godu-import-legkovushek-iz-kitaya-vyros-pochti-v-shest-raz> (дата обр. 07.03.2024).
3. Очередной кризис российского авторынка. Почему он не похож на другие. – URL: <https://dzen.ru/a/Y8EM0cSd8CqJ0IAH> (дата обр. 26.02.2024).
4. Очередной кризис российского авторынка. Почему он не похож на другие. – URL: <https://www.gazeta.ru/auto/2023/01/12/16073395.shtml> (дата обр. 26.02.2024).