

Алимов Артем Андреевич  
Московская международная академия

### Анализ рынка автомобильной промышленности России

**Аннотация.** В статье проводится всесторонний анализ состояния российского рынка легковых и лёгких коммерческих автомобилей в 2025 году и выявляются ключевые структурные и циклические факторы, определяющие текущую динамику отрасли. Отмечено, что автомобильная промышленность остаётся важнейшим сектором экономики, обеспечивая значимые занятость и добавленную стоимость; при этом 2025 год стал точкой качественной перестройки производственно сбытовой модели под влиянием внешних шоков и трансформации цепочек поставок. Анализ факторов предложения выявляет наращивание локализованных производственных мощностей и перенастройку логистики, но при этом отмечается несоответствие структуры выпускаемого ассортимента текущим потребительским возможностям и ценовому диапазону. Факторы спроса включают существенное ухудшение доступности кредитов, снижение реальных располагаемых доходов и возрастание осторожности потребителей, что в совокупности приводит к значительному сокращению кредитных сделок и росту доли покупок за собственные средства. Регуляторные изменения — в частности увеличение утилизационного сбора — дополнительно повышают порог вхождения на рынок для массовых моделей и частично обусловили закрытие дилерских точек.

**Ключевые слова:** автомобильный рынок, локализация производства, доступность кредитования, утилизационный сбор, потребительский спрос; рыночная адаптация, структурная перестройка, региональная дифференциация, государственная поддержка.

Alimov Artyem Andreevich  
Moscow International Academy

### Analysis of the russian automotive industry market

**Annotation.** The article provides a comprehensive analysis of the Russian passenger car and light commercial vehicle market in 2025 and identifies key structural and cyclical factors that determine the current dynamics of the industry. It is noted that the automotive industry remains a crucial sector of the economy, providing significant employment and added value, and that 2025 marked a significant shift in the production and distribution model due to external shocks and the transformation of supply chains. An analysis of supply factors reveals an increase in localized production capacity and a reconfiguration of logistics, but there is a mismatch between the structure of the product range and current consumer capabilities and the price range. Demand factors include a significant decrease in the availability of loans, a decline in real disposable income, and an increase in consumer caution, which has led to a significant reduction in credit transactions and an increase in the share of self-financed purchases. Regulatory changes, such as an increase in the recycling fee, have further increased the entry threshold for mass-market models and have contributed to the closure of dealerships.

**Keywords:** automotive market, production localization, availability of loans, recycling fee, consumer demand; market adaptation, structural adjustment, regional differentiation, government support.

Автомобильная промышленность занимает ведущее место в национальной экономике, оказывая существенное влияние на социально экономическое развитие и научно

технический прогресс как в масштабах страны в целом, так и на уровне отдельных регионов [1, 2]. По данным за 2021 год, в отрасли было занято примерно 300 тысяч человек (среднегодовая численность), а валовая добавленная стоимость производства автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов составила около 1,1 триллиона рублей [3].

2025 год обозначил качественный перелом в развитии российского рынка автомобилей, сопровождаемый глубокой перестройкой производственно-сбытовой модели под воздействием внешнеэкономических факторов, изменившейся конфигурации партнерских связей и корректировки внутренних правил хозяйствования. Последствия масштабного ухода прежних поставщиков в 2022–2023 годах проявились в дефиците модельного ряда, узлов и технологических решений, что потребовало оперативной замены каналов снабжения, обновления конструкторских платформ и переработки логистических маршрутов [4].

В настоящее время в условиях продолжения внешних ограничений, повышенной стоимости заемных ресурсов и удорожания готовой продукции отрасль функционирует в режиме длительной структурной адаптации: формируются новые цепочки кооперации, усиливаются процессы локализации и технологической импортозаметы, растет роль альтернативных производственных альянсов и параллельных маршрутов поставок. Рынок сохраняет признаки перезагрузки — изменяются ценовые уровни и поведенческие установки покупателей, перераспределяются доли между брендами и сегментами, а инвестиционные решения производителей и дилеров строятся с учетом возросшей неопределенности и необходимости гибких организационных форм. Такая конфигурация свидетельствует о переходе отрасли к многовекторной модели развития, где ключевыми факторами становятся устойчивость логистики, доступ к критическим компонентам и способность быстро адаптировать продуктовую линейку к меняющимся условиям спроса и предложения.

В 2025 году денежно-кредитная политика Центрального банка России осталась направленной на жесткое сужение монетарных условий, что нашло отражение в цене потребительского кредитования на автомобильном рынке [5].

Поддержание базовой процентной ставки на высоком уровне в первой половине года привело к существенному удорожанию автозаймов: средние ставки по таким продуктам находятся в диапазоне 30–40 % годовых, местами превышая эти значения. Как следствие, покупательная способность потенциальных автоприобретателей, прежде всего представителей среднего класса, использующих заемные средства, заметно сократилась. Объемы кредитования снизились, тогда как доля сделок с оплатой наличными или без привлечения кредита увеличилась.

Одним из существенных регуляторных факторов, усиливших финансовую нагрузку на покупателей, стало повышение утилизационного сбора. В период между 2024 и 2025 годами его размеры выросли на порядок, оцениваемый в диапазоне 10–20%, в результате чего для автомобилей с двигателями объемом от одного до двух литров величина сбора превысила ориентир в 667,4 тысячи рублей [6].

Хотя данная мера преследует цели стимулирования замещения импорта и наращивания местного производства, она в то же время повышает конечную стоимость новых автомобилей, особенно импортированных и сборочных узлов [7]. Увеличение сбора стало одним из факторов, способствовавших закрытию части дилерских точек китайских марок в начале 2025 года: по результатам первого квартала прекратили работу 213 центров, многие из которых не выдержали новой экономической конъюнктуры и уровня затрат [4].

Для уменьшения негативного влияния ценовых и финансовых факторов на автомобильный рынок продолжена реализация комплекса государственных мер, направленных на расширение спроса и поддержание производственной активности. Принято решение усилить параметры льготного автокредитования для отечественных электромобилей: размер скидки увеличен с 25% до 35% стоимости, при этом расширен круг

получателей, включая граждан с инвалидностью наряду с ранее предусмотренными категориями работников социальной сферы и иных групп. Ожидаемый эффект — повышение доступности экологически более чистых транспортных средств при одновременной поддержке локальных производителей [8, 9].

В перечень участников программ включены модели, выпускаемые крупными российскими автозаводами, а также автомобили совместных производств на территории страны: АвтоВАЗа, УАЗа, ГАЗа, Haval (произведённые на заводе в Тульской области), а также электромобили Evolute и «Москвич 3е». Базовая скидка при покупке по программе сохраняется на уровне 20%, для жителей восточных регионов — 25%. Для электромобилей предусмотрена повышенная скидка до 35%, но в пределах установленного верхнего порога по сумме (925 тыс.руб.). Аналогичные условия усилены и для лизинговых схем: повышен размер субсидии на сделки с отечественными электромобилями, а действие программы распространено на высокоавтоматизированные транспортные средства, применяемые в пилотных логистических проектах [9, 9].

Финансирование льготных механизмов запланировано на среднесрочный период, что обеспечивает предсказуемость для производителей, дилерских сетей и покупателей. До завершения 2026 года сохраняется действие программ льготного лизинга и кредитования, а в бюджетных планах на 2025 год предусмотрено дополнительное выделение средств в значительном объёме на стимулирование приобретения машин местной сборки. Совокупность мер формирует устойчивый контур поддержки: снижает барьеры входа для домохозяйств и корпоративных клиентов, способствует обновлению парка, укрепляет загрузку производственных мощностей и стимулирует развитие электротранспорта и связанных с ним технологий.

Отметим, что усугубляют ситуацию ограничительные меры, которые продолжают оказывать заметное воздействие на материально техническое обеспечение отрасли. Прекращение взаимодействия с рядом европейских поставщиков привело к дефициту критически важных узлов — электронных блоков управления, систем обеспечения безопасности, компонентов на основе полупроводников. В ответ производители сместили закупки в сторону азиатских контрагентов, в результате чего доля зависимости от этих каналов, по оценкам, достигает порядка 70 процентов [4].

Кроме того, в 2025 году сохраняется повышенная инфляционная динамика, что приводит к сокращению реальных располагаемых доходов и сдерживает крупные покупки. Средневзвешенная цена нового автомобиля достигла приблизительно 3,0 млн рублей; к завершающему кварталу возможен рост до 3,2–3,5 млн рублей. Для значительной части домохозяйств это эквивалентно многолетнему объёму расходов, особенно с учётом высокой стоимости кредитных ресурсов и сужения доступного модельного ряда [4].

Таким образом, текущая среда характеризуется сочетанием жёстких монетарных параметров, усиления регуляторных требований и ослабления покупательной способности. Проводимые меры государственной поддержки направлены на удержание производственной активности и сдерживание ценового давления, однако их результативность ограничена действием базовых факторов спроса и предложения. При отсутствии снижения базовой процентной ставки и ускоренного развития инфраструктуры, прежде всего в части электротранспорта и сопутствующих сервисов, вероятность устойчивого восстановления рынка остаётся невысокой.

Проведем анализ состояния российского рынка легковых и лёгких коммерческих автомобилей за 2025 год, оценивая сочетания структурных и циклических факторов: предложения (производственные мощности, локализация, ассортимент), спроса (доходы населения, доступность кредитов, ожидания) и внешних ограничений (ценовая динамика комплектующих, регуляторные меры).

Согласно данным аналитического центра «Автостат» [10], за январь—май 2025 года зарегистрировано 502 312 реализованных новых автомобилей, что на 28,2 процента меньше, чем за тот же период 2024 года. В отдельно взятом мае продажи составили 102 546 единиц,

снижение в годовом выражении — 29,5 процента. При этом темпы снижения во временном разрезе показали сглаживание: в первом квартале падение доходило до 30–32 процентов по отношению к аналогичным месяцам предыдущего года, в мае наблюдается несколько меньшая глубина спада, что свидетельствует о частичной стабилизации динамики.

Рассмотрим факторы предложения, влияющие на состояние российского рынка легковых автомобилей в первые пять месяцев 2025 года:

1. Производственная активность и локализация. В 2024–2025 годах происходило наращивание локализованных мощностей и перенастройка цепочек поставок. Это позволило смягчить остроту дефицита комплектующих и увеличить объёмы сборки отдельных моделей. Однако расширение производства не в полной мере трансформировалось в увеличение продаж по нескольким причинам: ассортимент частично смещён в сторону моделей более высокой стоимости или адаптированных под внутренние требования, а производственные инвестиции несут временной лаг до выхода на полную загрузку и эффективную цену предложения.

2. Ценовая передача себестоимости. Рост цен на комплектующие, логистику и энергоносители, а также удорожание финансовых ресурсов привели к переносу части затрат на конечную цену автомобиля. При ограниченной ценовой эластичности спроса это снижает объём продаж даже при сохранении производства.

Рассмотрим факторы спроса, влияющие на состояние российского рынка легковых автомобилей в первые пять месяцев 2025 года:

1. Стоимость кредитного финансирования. Высокие процентные ставки по автозаймам (медианные значения в диапазоне 30–40 процентов годовых, при отдельных предложениях выше) существенно увеличивают полную стоимость покупки в рассрочку, что особенно критично для сегментов, ориентированных на заёмное финансирование. Это снижает платежеспособный спрос и повышает долю покупок за счёт собственных средств.

2. Доходы и покупательская способность. Реальные располагаемые доходы населения продолжают испытывать давление из-за инфляционных процессов и роста стоимости товаров длительного пользования. Сокращение реального дохода снижает готовность к крупным покупкам и повышает чувствительность к изменению цен и кредитных условий.

3. Ожидания потребителей. Неопределённость относительно дальнейшей динамики цен, доступности сервисного обслуживания и гарантийных обязательств стимулирует отложенный спрос и осторожность при принятии решения о покупке.

Исследуем взаимосвязь детерминант спроса и предложения и возникающие на её основе рыночные последствия.

Наблюдаемый спад продаж на 28–30 % отражает сложное взаимодействие: предложение увеличивается, но не в тех нишах и не с теми ценовыми характеристиками, которые востребованы покупателем при текущих финансовых условиях. Высокая стоимость кредитов действует как фильтр: сегменты с высокой долей кредитных покупок испытывают более глубокое сокращение. Одновременно рост утилизационного сбора и других регуляторных платежей повышает порог вхождения в рынок для части моделей, уменьшая доступность новых автомобилей в массовых сегментах.

Сглаживание темпов падения к маю можно интерпретировать двояко. Во первых, это может быть проявлением сезонного восстановления — покупательская активность традиционно растёт в весенне-летний период. Во вторых, это может свидетельствовать о начале адаптационных процессов: дилерские сети корректируют ценовые и кредитные предложения, растёт использование программ господдержки, а часть потребителей смещает спрос в пользу более доступных локализованных моделей. Однако прироста относительно уровня 2024 года не наблюдается — речь о замедлении отрицательной динамики, а не о восстановлении.

Региональные и сегментные отличия также оказывают влияние на текущую ситуацию. Сегментный разрез показывает неоднородность: премиальные и

высокодоходные сегменты демонстрируют меньшую чувствительность к кредитной стоимости, тогда как массовые классы (бюджетные и компактные кроссоверы) пострадали сильнее. Региональные рынки с более высоким уровнем средних доходов и развитой дилерской инфраструктурой испытывают относительно мягкий спад, тогда как периферийные территории фиксируют более резкое снижение продаж.

По мнению автора, для автозаводов и дилерских сетей текущая картина требует перестройки бизнес моделей. Необходима фокусировка на удешевлении жизненного цикла владения (через сервисные предложения, программы обмена и лизинговые схемы, адаптированные к национальным регламентам), усиление локализации критичных компонентов для уменьшения зависимости от импорта и гибкая ценовая политика с учётом эластичности спроса по регионам. Дилерам важны инструменты по снижению времени оборота запасов и адаптация кредитных продуктов совместно с финансовыми партнёрами.

Возможно предположить, что в ближайшие 12 месяцев при сохранении существующих кредитных и макроэкономических условий можно ожидать продолжения снижения годовых объёмов продаж на двузначные значения по сравнению с докризисными уровнями, с возможным замедлением падения к концу года при условии дальнейшего наращивания локализации и снижения неопределённости. При сценарии снижения ставок и расширения субсидий возможен частичный рост спроса в сегментах с высокой локализацией. Альтернативный негативный сценарий — дальнейшее удорожание финансирования и усиление регуляторного бремени — способен углубить спад и ускорить закрытие дилерских точек.

Проведенный в работе анализ позволяет сформулировать следующие выводы:

Во-первых, 2025 год характеризуется продолжением общего нисходящего тренда рынка новых автомобилей в масштабах страны: за пять месяцев реализовано 502 312 единиц, падение на 28,2 процента к аналогичному периоду 2024 года; в мае — 102 546 единиц, снижение на 29,5 процента.

Во-вторых, основными драйверами снижения выступают высокая стоимость автокредитования и уменьшение покупательной способности населения; предложение при этом адаптируется через локализацию, но это не компенсирует эффектов снижения спроса.

В-третьих, смягчение темпов падения в мае 2025 года указывает на частичную адаптацию рынка и сезонный компонент, но пока не свидетельствует о полном восстановлении спроса.

В-четвертых, для стабилизации и последующего роста необходимы сочетанные меры: снижение стоимости финансирования, целевые субсидии и ускорение локализации ключевых компонентов, а также корректировка продуктовой и ценовой политики производителей и дилерских сетей с учётом региональной дифференциации спроса.

#### **Список источников**

1. Кононов Е. А. Анализ автомобильного рынка России / Е. А. Кононов, В. В. Марьяшин // Российский экономический интернет-журнал. – 2022. – № 2.
2. Амосова А. С. Автомобильный рынок России в современных условиях / А. С. Амосова // Верная Линия истории, экономики и права. – 2022. – № 12(12). – С. 5-12.
3. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2022 г. № 4261-р Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г. URL:<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405963861> (дата обращения 11.09.2025 г.)
4. Российский автомобильный рынок в 2025 году. URL:<https://delprof.ru/press-center/open-analytics/rossijskij-rynok-avtoproma-v-2025-godu> (дата обращения 11.09.2025 г.)
5. Основные направления единой государственной денежно-кредитной политики на 2025 год и период 2026 и 2027 годов. URL:[https://rusbonds.ru/rb-docs/analytics/on\\_2025\(2026-2027\).pdf](https://rusbonds.ru/rb-docs/analytics/on_2025(2026-2027).pdf) (дата обращения 11.09.2025 г.)

6. Утилизационный сбор.  
URL:[https://www.banki.ru/wikibank/utilizaczionnyj\\_sbor](https://www.banki.ru/wikibank/utilizaczionnyj_sbor) (дата обращения 12.09.2025 г.)
7. Жэнь Ю. Анализ современных перспектив и вызовов развития китайских компаний на автомобильном рынке России / Ю. Жэнь // Скиф. Вопросы студенческой науки. – 2024. – № 12(100). – С. 39-43.
8. Постановление Правительства РФ от 31 октября 2023 г. N 1826 “О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 8 мая 2020 г. N 649. URL:<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/407819737> (дата обращения 11.09.2025 г.)
9. Постановление Правительства РФ от 1 ноября 2023 г. № 1834 “О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2015 г. N 364”. URL:<https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/407819751> (дата обращения 11.09.2025 г.)
10. Готовые отчеты автостата. URL:[https://www.autostat.ru/research/ready\\_reports](https://www.autostat.ru/research/ready_reports) (дата обращения 12.09.2025 г.)

#### **Сведения об авторе**

**Алимов Артем Андреевич**, аспирант Московской международной академии, г. Москва, Россия

**Alimov Artyem Andreevich**, PhD student at the Moscow International Academy, Moscow, Russia