

Научная статья

DOI: 10.15593/24111678/2024.03.03

УДК 629.331

Р.Ф. Шаихов

Пермский государственный аграрно-технологический университет
имени академика Д.Н. Прянишникова, Пермь, Российская Федерация

АНАЛИЗ РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РОССИИ

Транспорт играет важную роль как для государства, так и для отдельно взятой семьи. Санкционная политика западных стран оказала существенное влияние на структуру и состав парка легковых автомобилей России. За последние два года страну покинули 46 брендов, усложнилась логистика снабжения запасными частями, увеличились цены. В статье представлен анализ рынка легковых автомобилей в России в период с 2022 г. по настоящее время. В качестве материалов исследования использовались официальные данные автомобильной статистики за указанный период. Проанализирована динамика изменения численности автомобилей в России, а также их состав и средний возраст, изменение структуры продаж новых транспортных средств в сторону увеличения количества китайских автомобилей. Исследована статистика продаж китайских автомобилей по маркам, а также определена их специфика. К основным плюсам китайских производителей можно отнести современный дизайн продукции, широкий ассортиментный ряд, наличие электроники и дополнительных функций, а также развитие дилерской сети в России. Ключевыми недостатками являются сложность поиска запасных частей на непопулярные марки и на автомобили снятые с производства. Также различное программное обеспечение и полное или частичное отсутствие технической документации на техническое обслуживание, ремонт и диагностику транспортных средств. Представлен анализ выхода китайских производителей на российский рынок, проанализированы преимущества и недостатки. Основным подходом для новых брендов остаются продажи через посредников, без официального представительства. В результате исследования установлена динамика изменения парка легковых автомобилей в России, а также специфика развития после введения санкций от западных стран.

Ключевые слова: легковые автомобили, китайские автомобили, Cherry, Geely, Great Wall, анализ рынка, динамика продаж.

R.F. Shaikhov

Perm State Agro-Technological University named after academician D.N. Prianishnikov,
Perm, Russian Federation

ANALYSIS OF THE RUSSIAN PASSENGER CAR MARKET

Transport plays an important role both for the state and for an individual family. The sanctions policy of Western countries has had a significant impact on the structure and composition of the Russian passenger car fleet. Over the past 2 years, 46 brands have left the country, the logistics of spare parts supply has become more complicated, and prices have increased. The article presents an analysis of the passenger car market in Russia in the period from 2022 to the present. The official data of automotive statistics for the specified period were used as research materials. The article presents an analysis of the dynamics of changes in the number of cars in Russia, as well as their composition and average age. The change in the structure of sales of new vehicles towards an increase in the number of Chinese cars is analyzed. The statistics of sales of Chinese cars by brand have been studied, and their specifics have been determined. The main advantages of Chinese manufacturers include modern product design, a wide range of products, the availability of electronics and additional functions, as well as the development of a dealer network in Russia. The key disadvantages are the difficulty of finding spare parts for unpopular brands and discontinued cars. Also, various software and the complete or partial absence of technical documentation for the maintenance, repair and diagnostics of vehicles. The article presents an analysis of the entry of Chinese manufacturers into the Russian market, analyzes the advantages and disadvantages. The main approach for new brands remains to sell through intermediaries without official representation. As a result of the study, the dynamics of changes in the fleet of passenger cars in Russia, as well as the specifics of development after the imposition of sanctions from Western countries, have been established.

Keywords: passenger cars, Chinese cars, Chery, Geely, Great Wall, market analysis, sales dynamics.

В 2022 г. импорт товаров в страну существенно изменился из-за санкционной политики западных стран. Страну покинули 46 автомобильных брендов [1]. Рынок автомобильной техники и запасных частей всегда состоял преимущественно из импортных товаров, и в настоящее время их доставка до конечного потребителя стала дольше и дороже [2; 3]. Традиционно отечественные производители занимали от четверти до трети рынка за счет заградительных пошлин и относительно низких цен. Однако при изготовлении современного отечественного автомобиля используется большое количество импортных деталей и узлов. После введения санкций некоторые товары не исчезли одновременно, так как были запасы на складах, но другие, прежде всего электронные компоненты, исчезли. «Автоваз» и «КамАЗ» были вынуждены выпускать партии автомобилей с устаревшими топливными системами и электронными блоками управления. Благодаря импортозамещению удалось наладить производство отдельных компонентов и вернуться к выпуску современных автомобилей.

Транспортная отрасль играет важнейшую роль в экономике страны и, несомненно, адаптируется к новым реалиям. Локальные перевозки грузов и пассажиров невозможны без использования автомобильного транспорта. Мобильность граждан, доступность товаров и услуг сложно обеспечить другими видами транспорта. Даже в период пандемии сервисные и автотранспортные предприятия не прекращали свою деятельность. В настоящее время возможно провести анализ трансформации отрасли и отметить ключевые тренды и тенденции.

Целью данного исследования является проведение анализа рынка легковых автомобилей в России за период с 2022 по 2024 г.

По данным аналитического агентства «Автостат», с 1 января 2022 г. по 1 июля 2024 г. парк транспортных средств в России сократился с 59,6 млн до 55,04 млн шт., при этом количество легковых автомобилей выросло с 45,5 млн до 46,81 млн шт. (рис. 1).

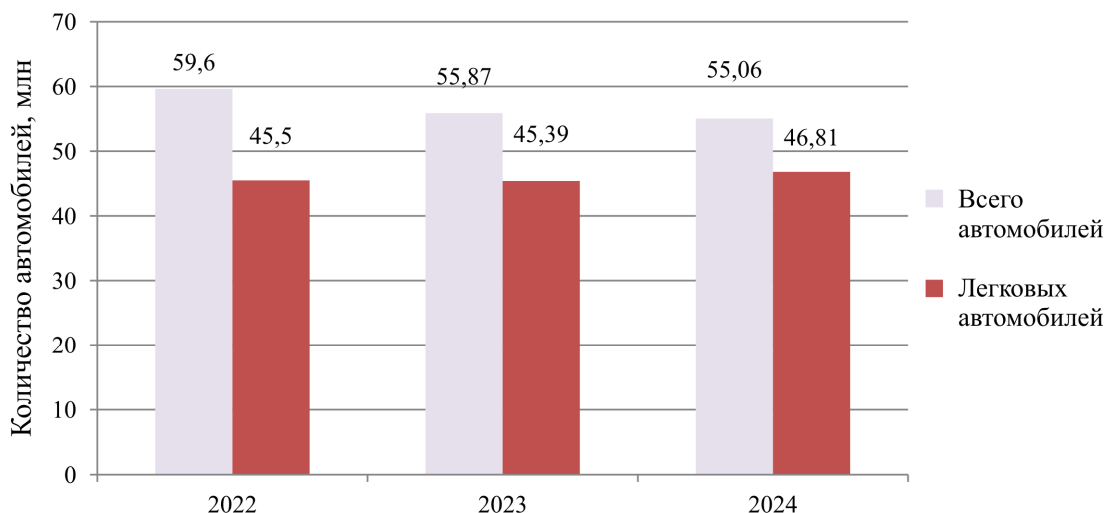


Рис. 1. Динамика изменения численности автомобилей в России

Из данных рис. 1 видно, что общая численность транспортных средств в России непрерывно снижается, при этом количество легковых автомобилей увеличилось. Следствием санкционной политики, в первую очередь, стал рост цен как на автомобили, так и на запасные части [1]. Рост парка связан не с увеличением продаж, а с ростом среднего возраста парка автомобилей. Транспортные средства, которые раньше направлялись в утиль, сейчас продолжают эксплуатироваться.

За период с 2022 по 2024 г. средний возраст автомобиля вырос на 1,3 года – с 13,9 до 15,2. Существенный рост среднего возраста ожидаемо произошел среди отечественных автомобилей, которые относятся к бюджетному сегменту. В 2024 г. он составил 18,5 года, что является еще не критическим показателем, но гораздо выше среднего возраста парка развитых

стран. Снижение реальных доходов населения, существенный рост стоимости новых автомобилей задают однозначный тренд на старение техники, принадлежащей физическим лицам с низким и средним доходом.

С 2022 г. против России введено 14 пакетов санкций, в настоящее время марки легковых автомобилей из Европы, США, Японии и Кореи недоступны для покупки на территории России. Часть из них завозят в страну по параллельному импорту, но в основном им на замену пришли китайские бренды. На рис. 2 представлена статистика продаж легковых автомобилей отечественного и китайского производства в период с 1 января 2021 г. по 1 июля 2024 г.

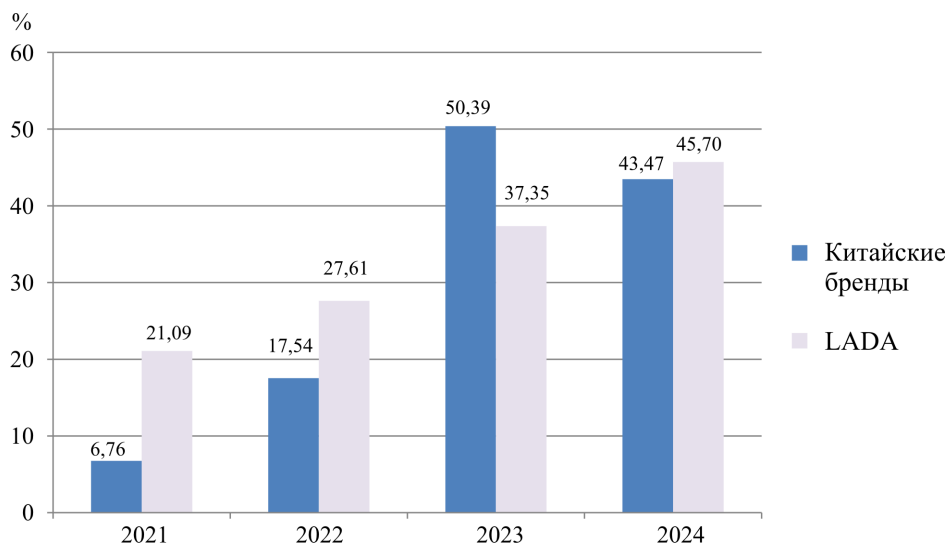


Рис. 2. Статистика продаж легковых автомобилей отечественного и китайского производства

Из данных рис. 2 видно, что до 2022 г. китайские бренды занимали относительно небольшую долю рынка. Так, за 2021 г. продано по всем брендам 112,5 тыс. автомобилей китайского производства и еще примерно столько же (около 100 тыс.) совокупно за период с 2018 по 2020 г. До 2018 г. продавалось около 30 тыс. китайских автомобилей, или менее 2 % от всех новых легковых транспортных средств. Таким образом, китайские автомобили до 2020 г. занимали незначительную долю рынка. Отдельные бренды продавали в год менее 1000 автомобилей. Ситуация начала меняться после пандемии, а введение западных санкций привело фактически к кратному росту продаж.

В 2023 г. впервые совокупные продажи китайских автомобилей составили более половины от всех проданных легковых транспортных средств, или 475 тыс. шт. Общие продажи китайских и отечественных автомобилей составили около 90 %, в текущем году эта тенденция сохраняется. За последние 10 лет в России продано примерно 2 млн китайских автомобилей. Таким образом, чтобы занять 10 % парка легковых автомобилей, как японская «Тойота» до 2022 г., при аналогичной динамике продаж китайским брендам потребуется еще 4–5 лет.

При анализе продаж китайских автомобилей в период с 2014 г. по настоящее время наиболее популярной маркой является Chery, в тройку лидеров также входят Geely и Haval (рис. 3). Данные бренды присутствуют на рынке РФ достаточно давно, в отличие, например, от OMODA, продажи которого начались в 2023 г.

К специфике легковых автомобилей китайского производства можно отнести следующие особенности:

- ◆ частое обновление модельного ряда;
- ◆ современный дизайн, комплектации с большим количеством электроники и программного обеспечения;
- ◆ существенное развитие дилерской сети в России.

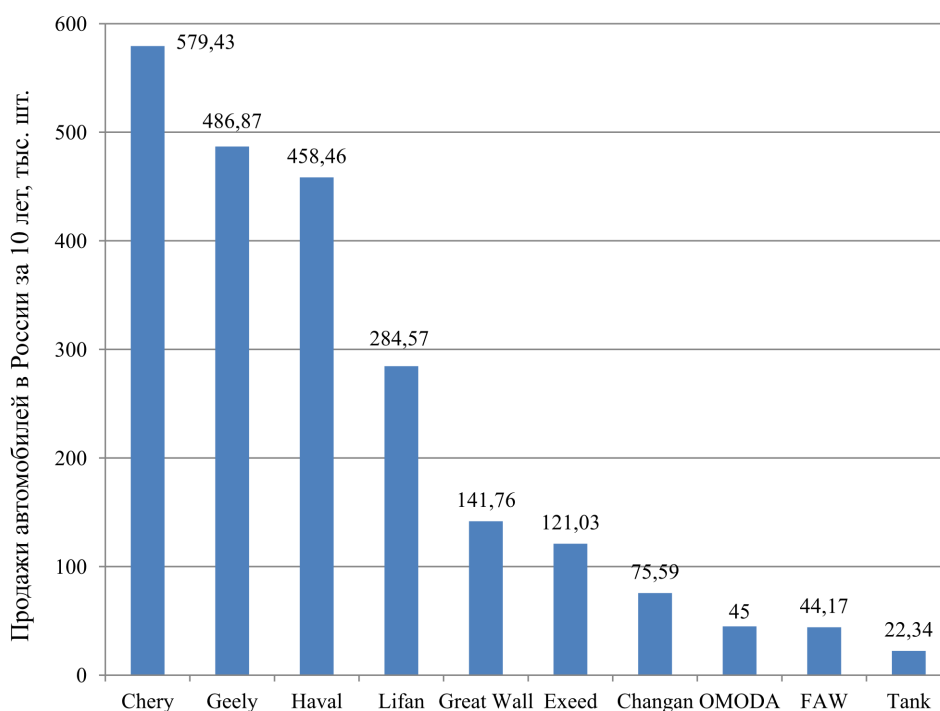


Рис. 3. Статистика продаж китайских автомобилей по маркам

В настоящее время на российском рынке присутствует до 60 марок китайских автомобилей. Бренды, не известные покупателям, имеют небольшие продажи, к примеру, Ora за 2023 г. продано 43 шт. Учитывая, что утилизационный сбор существенно вырос и будет увеличиваться в дальнейшем, выход новых марок на рынок будет затруднительным, так как сложно предложить потребителям привлекательную цену. С одной стороны, частое обновление модельного ряда и большой выбор комплектаций является преимуществом для потребителя, поскольку позволяет удовлетворить практически любой запрос. Однако производителям необходимо обеспечивать автомобили запасными частями даже после снятия с производства, а частое обновление модельного ряда и отсутствие взаимозаменяемости отдельных деталей, в частности кузовных, может стать существенной проблемой для потребителей. Непопулярная марка может исчезнуть с рынка достаточно быстро, и после прекращения производства найти запасные части, даже в Китае, может быть крайне затруднительно.

Аналогично плюсы и минусы имеет и второй пункт. Системы помощи водителю, системы самодиагностики, мультимедиа делают эксплуатацию автомобиля более комфортной и безопасной. Однако электроника не может работать без программного обеспечения. Насколько универсальным является программное обеспечение электронных блоков управления 60 марок китайских автомобилей, на данный момент сказать сложно. Однако, если провести аналогию с бытовой электроникой, например, с ноутбуками, то BIOS даже на разных моделях одного бренда может отличаться довольно существенно. Кроме того, программное обеспечение нуждается в обновлении и поддержке, в частности элементы системы ADAS.

Способы выхода китайских компаний на российский рынок подробно проанализированы в исследовании Н.А. Волгиной [4]. По данным на 2023 г. в России функционируют 574 дилерских центра китайских компаний. Количество центров коррелирует с продажами автомобилей, наибольшее число у Chery, Geely, Great Wall. Проникновение на рынок практически у всех компаний начиналось через посредников, без официального представительства. В настоящее время расширение количества китайских производителей на рынке происходит аналогичным образом.

Доступный сервис, несомненно, делает покупку китайского автомобиля более привлекательным. Однако способ выхода на рынок через посредников, а также частичное или пол-

ное отсутствие технической документации на диагностику, техническое обслуживание и ремонт снижают качество выполняемых работ [5–8]. Также на данный момент, далеко не все сети имеют обучающие центры. Учебные заведения среднего и высшего образования, занимающиеся подготовкой кадров для транспортной отрасли, также не имеют доступа к актуальной технической информации по китайским автомобилям [9; 10]. Это оказывает влияние как на подготовку кадров [11; 12], так и на поиск специалистов на рынке труда. Отдельно необходимо отметить отсутствие специалистов по диагностике электронных систем, которым следует постоянно повышать квалификацию из-за отсутствия преемственности в программном обеспечении [13; 14].

Кроме «Автоваза» большой объем продаж легковых автомобилей у корейских брендов «Киа» и «Хёндай», а также у французского производителя «Рено». Необходимо отметить, что на данный момент уже выполнен выпуск автомобилей «Москвич» на базе китайской модели JAC JS4 и планируется выпуск автомобилей «Волга» на базе Changan, что, вероятно, усилит позиции китайских производителей на рынке легковых автомобилей в России.

Таким образом, в результате исследования установлена динамика изменения парка легковых автомобилей в России, а также специфика его развития после введения санкций западных стран.

Список литературы

1. Антипина, А.А. Обзор продаж китайских автомобилей на российском рынке за 2021–2023 гг. / А.А. Антипина, А.Р. Гайсина, Л.Э. Фатихова // Социально-экономические и технические системы: исследование, проектирование, оптимизация. – 2024. – № 2 (97). – С. 159–164.
2. Саламатов, А.П. Исследование проблем малых предприятий в снабжении автомобильных сервисов и пути их решения / А.П. Саламатов, Д.В. Мальцев // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. – 2023. – Т. 1. – С. 76–79.
3. Саламатов, А.П. Проблема импорта китайских запасных частей в Россию / А.П. Саламатов, С.А. Пестриков, Д.В. Мальцев // Химия. Экология. Урбанистика. – 2023. – Т. 2. – С. 267–274.
4. Волгина, Н.А. Китайские автомобильные компании на российском рынке: особенности проникновения и закрепления / Н.А. Волгина, Е.М. Луговская // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. – 2024. – Т. 32, № 2. – С. 303–323. DOI: 10.22363/2313-2329-2024-32-2-303-323
5. Мальцев, Д.В. Контроль производственного персонала при выполнении работ технического обслуживания автомобилей / Д.В. Мальцев, Д.С. Репецкий // Мир транспорта. – 2020. – Т. 18, № 6 (91). – С. 238–247.
6. Мальцев, Д.В. О качестве выполнения работ технического обслуживания автомобилей / Д.В. Мальцев, Д.С. Репецкий // Грузовик. – 2021. – № 10. – С. 25–29.
7. Шаихов, Р.Ф. Контроль производственного персонала на автотранспортном предприятии / Р.Ф. Шаихов // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2019. – № 3. – С. 89–95.
8. Шаихов, Р.Ф. Снижение потерь рабочего времени при выполнении работ по обслуживанию и ремонту автомобилей / Р.Ф. Шаихов // Мир транспорта и технологических машин. – 2021. – № 4 (75). – С. 112–119.
9. Репецкий, Д.С. Удовлетворённость обучающихся качеством образовательных услуг технического университета / Д.С. Репецкий, Д.В. Мальцев // Высшее образование в России. – 2020. – № 5. – С. 45–52.
10. Мальцев, Д.В. Влияние качества образовательных услуг технического университета на трудоустройство выпускников / Д.В. Мальцев // Перспективы науки и образования. – 2020. – № 6 (48). – С. 459–473.
11. Мальцев, Д.В. Развитие механизмов регулирования образовательного процесса студентами высших учебных заведений / Д.В. Мальцев // Перспективы науки и образования. – 2021. – № 6 (54). – С. 592–605.

12. Репецкий, Д.С. Осознанный выбор профессии как доминантный мотив обучения в университете / Д.С. Репецкий, Д.В. Мальцев, Е.А. Лазукова // *Перспективы науки и образования*. – 2022. – № 6 (60). – С. 10–28.

13. Мальцев, Д.В. Актуализация образовательных программ по результатам независимой оценки уровня подготовки выпускников университета / Д.В. Мальцев // *Перспективы науки и образования*. – 2021. – № 5 (53). – С. 530–543.

14. Мальцев, Д.В. Проектирование индивидуальной образовательной траектории для повышения конкурентоспособности на рынке труда / Д.В. Мальцев // *Universe of university: сборник материалов международной научной интернет-конференции*, Екатеринбург, 18 мая 2021 г. – Екатеринбург: Уральский институт управления – филиал Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2021. – С. 167–170.

References

1. Antipina A.A., Gajšina A.R., Fatihova L.E. Obzor prodazh kitajskih avtomobilej na rossijskom rynke za 2021–2023 gg [Overview of Chinese car sales in the Russian market for 2021–2023]. *Social'no-ekonomicheskie i tekhnicheskie sistemy: issledovanie, proektirovanie, optimizaciya = Socio-economic and technical systems: research, design, optimization*, 2024, no 2 (97), pp. 159–164.
2. Salamatov A.P., Maltsev D.V. Issledovanie problem malyh predpriyatij v snabzhenii avtomobil'nyh servisov i puti ih resheniya [Research of problems of small enterprises in the supply of automotive services and ways to solve them]. *Modernization and scientific research in the transport sector*, 2023, Vol. 1, pp. 76–79.
3. Salamatov A.P., Pestrikov S.A., Maltsev D.V. Analysis of cost accounting of the organization for cargo transportation // *Chemistry. Ecology. Urbanistics*, 2023, Vol.2, no 2, pp.267–274.
4. Volgina N.A., Lugovskaya E.M. Chinese Automotive Companies in Russian Market: Penetration and Consolidation // *RUDN Journal of Economics*, 32 (2), p. 303–323. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-2-303-323>
5. Maltsev D.V., Repetsky D.S. Control of Production Personnel when Performing Vehicle Maintenance // *World of transport and transportation*, 2020, Vol. 18, Iss. 6, pp. 238–247
6. Maltsev D.V., Repetskiy D.S. About the quality of car maintenance work // *Journal "Truck"*, 2021, no. 10, pp. 25–29.
7. Shaikhov R.F. Control of production personnel at a motor transport enterprise [Kontrol proizvodstvennogo personala na avtotransportnom predpriyatii]. *Transport. Transport facilities. Ecology*. Publishing house PNRPU, 2019, Iss. 3, pp. 89–95.
8. Shaikhov R.F. Reducing the loss of working time when performing maintenance and repair of cars. *The world of transport and technological machines*, 2021, no 4 (75), pp. 112–119
9. Maltsev D.V., Repetsky D.S. Satisfaction of students with the quality of educational services of a technical university [Udovletvorennost obuchayushchikhsya kachestvom obrazovatelnykh uslug tekhnicheskogo universiteta]. *Vyshee obrazovanie v Rossii*, 2020, Iss. 5, pp. 45–52.
10. Maltsev D.V. Influence of the quality of educational services of a technical university on the employment of graduates. *Perspektivy nauki i obrazovania – Perspectives of Science and Education*, 2020, no 48 (6), pp. 459–473. doi: 10.32744/pse.2020.6.35
11. Maltsev D.V. Development of mechanisms for regulating the educational process by students of higher educational institutions. *Perspektivy nauki i obrazovania – Perspectives of Science and Education*, 2021, no 54 (6), pp. 592–605. doi: 10.32744/pse.2021.6.39
12. Maltsev D.V., Lazukova E.A., Repetskiy D.S. Conscious choice of profession as the dominant motive of studying at the university. *Perspektivy nauki i obrazovania – Perspectives of Science and Education*, 2022, no 60 (6), pp. 10–28. doi: 10.32744/pse.2022.6.1
13. Maltsev D.V. Updating of educational programs based on the results of an independent assessment of the level of training of university graduates. *Perspektivy nauki i obrazovania – Perspectives of Science and Education*, 2021, no. 53 (5), pp. 530–543. doi: 10.32744/pse.2021.5.36
14. Maltsev D.V. Proektirovanie individual'noj obrazovatel'noj traektorii dlya povysheniya konkurentosposobnosti na rynke truda [Designing an individual educational trajectory to increase competitiveness in the labor market]. *University of university: Collection of materials of the International Scientific Internet Conference*, Yekaterinburg, May 18, 2021. – Yekaterinburg: Ural Institute of Management – branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation", 2021, pp. 167–170.

Об авторе

Шаихов Ринат Фидарисович (Пермь, Российская Федерация) – кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Технический сервис и ремонт машин» ФГБОУ ВО Пермский ГАТУ (Российская Федерация, 614990, г. Пермь, ул. Петropавловская, 23, e-mail: shr84@list.ru).

About the author

Rinat F. Shaikhov (Perm, Russian Federation) – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Department of Technical service and repair of machines, FSBEI HE Perm SATU (23, Petropavlovsk str., Perm, 614990, Russian Federation, e-mail: shr84@list.ru).

Финансирование. Исследование не имело спонсорской поддержки.

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Вклад автора 100%.

Поступила: 08.10.2024

Одобрена: 18.10.2024

Принята к публикации: 23.10.2024

Просьба ссылаться на эту статью в русскоязычных источниках следующим образом: Шаихов, Р.Ф. Анализ рынка легковых автомобилей России / Р.Ф. Шаихов // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2024. – № 3. – С. 23–29. DOI: 10.15593/24111678/2024.03.03

Please cite this article in English as: Shaikhov R.F. Analysis of the Russian passenger car market. *Transport. Transport facilities. Ecology*, 2024, no. 3, pp. 23-29. DOI: 10.15593/24111678/2024.03.03