

ВЛИЯНИЕ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ НА ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ И СПРОС В АВТОМОБИЛЬНОМ СЕКТОРЕ РФ

Медведева Екатерина Викторовна¹

Российская Федерация, г. Тольятти, Поволжский
государственный университет сервиса.

Аннотация: Статья посвящена анализу структурной перестройки российского автомобильного рынка в 2025 году, который стал переломным этапом для отрасли. В условиях сохраняющегося санкционного давления, ухода западных брендов и высокой волатильности национальной валюты, рынок демонстрирует глубокую трансформацию производственных и логистических цепочек. В качестве мер государственной поддержки предложены прямое субсидирование автопроизводителей, углубление локализации и разработка бюджетных моделей. Однако итоговый вектор развития рынка будет зависеть от доступности кредитных ресурсов и способности производителей удерживать ценовую конкурентоспособность.

Ключевые слова: автомобильный рынок, макроэкономическая политика, санкции, экономика

THE IMPACT OF MACROECONOMIC POLICY ON PRICING AND DEMAND IN THE RUSSIAN AUTOMOTIVE SECTOR

Medvedeva E.V.

Russian Federation, Tolyatti, Volga Region State University of
Service.

Abstract: This article analyzes the structural restructuring of the Russian automotive market in 2025, a turning point for the industry. Amid ongoing sanctions pressure, the retreat of Western brands, and high volatility of the national currency, the market is experiencing a profound transformation of production and supply chains. State support measures proposed include direct subsidies for automakers, increased localization, and the development of budget models. However, the ultimate direction of market development will depend on the availability of credit and the ability of manufacturers to maintain price competitiveness.

¹Кандидат экономических наук, доцент, доцент Высшей школы экономики и управления Поволжского государственного университета сервиса.

Key words: automobile market, macroeconomic policy, sanctions, economy

Введение

Автомобильный рынок в последние несколько лет стал существовать по-новому. Ситуация в России в силу сложившейся военно-политической ситуации резко изменила судьбу многих отраслей экономики, в том числе автомобильный сектор. Эта ситуация спровоцировала проблемы с поставкой комплектующих, запасных частей, техники, материалов и сырья для производства автомобилей. Чтобы производство бесперебойно функционировало, экономическому субъекту приходится искать новых поставщиков, менять уже устоявшиеся годами бизнес-схемы для бесперебойного функционирования.

Переломным для российского автомобильного рынка стал 2025 год, ознаменовавшийся глубокой трансформацией отрасли под влиянием геополитических изменений, экономической нестабильности и масштабной переориентации производственных и логистических цепочек. После ухода большинства западных автопроизводителей в 2022–2023 годах рынок столкнулся с острым дефицитом моделей, компонентов и технологий, что привело к кардинальной перестройке всей индустриальной модели. На фоне сохраняющихся санкционных ограничений, высокой ключевой ставки и роста стоимости автомобилей автомобильный рынок России по-прежнему находится в состоянии структурной перезагрузки.

Ход исследования

Автомобильный рынок России переживает период значительных изменений и адаптации к новым реалиям. В условиях санкций и нарушения глобальных цепочек поставок отечественная автомобильная индустрия сталкивается с рядом вызовов. Однако российские производители и дистрибьюторы активно ищут пути решения этих проблем, налаживая новые каналы снабжения и укрепляя партнёрские отношения с зарубежными компаниями. Одним из ключевых факторов стабилизации ситуации стало усиление сотрудничества с китайскими производителями автомобилей.

В 2025 году по сравнению с 2024 годом в стране было продано 1326016 легковых автомобилей, что на 15,6% меньше, чем в 2024 году.

Для автомобильного сектора России 2022 год был очень сложным по ряду причин: введение ограничений и санкций, следовательно, уход с российского рынка многих производителей автомобилей, рост цен. С приходом на отечественный рынок автомобилей китайского производства никто подумать не мог, что

китайские машины стали пользоваться спросом больше, чем отечественные автомобили [1].

В Таблице 1 проанализированы цены пяти основных моделей АВТОВАЗа: Granta, Vesta, Largus и две модификации Нивы. В результаты исследования выяснили, что за последние 4 года цены на эти автомобили LADA выросли в среднем на 72%.

Таблица 1 – Динамика цен на автомобили АО «АВТОВАЗ»

Модель	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	Темп прироста, %, 2025 г./2021 г.
LADA Granta	631 000	803 000	806 000	1 007 000	1 067 000	+69%
LADA Vesta	882 000	1 184 000	1 519 000	1 551 000	1 635 000	+85%
LADA Largus	870 000	1 270 000	-	1 625 000	1 620 000	+86%
LADA Niva Travel	873 000	1 084 000	1 149 000	1 319 000	1 425 000	+63%
LADA Niva Legend	710 000	863 000	881 000	1 019 000	1 110 000	+56%

Анализ Таблицы 1 показывает, что в 2025 году по сравнению с 2022 годом цены на автомобили российского производства выросли в среднем на 72 %. Следовательно, в России наблюдается снижение спроса на автомобили. Целесообразно выделить ряд факторов, которые повлекли за собой снижение спроса на автомобили. Следует отметить, что:

- выпуск LADA Largus, остановленный весной 2022-го, возобновили лишь середине 2024 года;
- средняя цена на Vesta и Largus выросли больше остальных моделей, в среднем +85-86%;
- самая массовая LADA Granta за эти годы подорожала почти на 70%;
- пятидверная Niva Travel (бывшая Шевроле-Нива) за 4 года выросла в цене в среднем на 63%;
- меньше всего подорожала 3-х дверная Niva Legend (+56%).

Можно выделить и другие причины, оказывающие прямое влияние на стоимость автомобилей: курсы валют; санкции; инфляция; модернизация производственных мощностей.

Падение рынка автомобильного сектора связано с ужесточением банковско-кредитной политики в части поднятия ЦБ РФ ключевой ставки до 21%, что автоматически сделало заемные средства дорогостоящими для населения.

В автомобильной промышленности используются большое количество импортных комплектующих и материалов, запасных частей, поэтому в России остается сильная зависимость от зарубежных автозапчастей, ослабление рубля ведет к удорожанию себестоимости сборки и, как следствие, конечной цены машины [2]. Импортозамещение в отечественном автопроме на начальной стадии, его можно охарактеризовать как стартовый и до полной замены иностранных деталей, узлов, запасных частей и комплектующих отечественными как до луны: процесс запущен, но до достижения каких-либо результатов еще далеко [3].

Сокращение спроса в автомобильном секторе запускает цепную реакцию во всей экономике. Во-первых, проседает вклад отрасли в ВВП (падение продаж на 21–30% неизбежно влечет свертывание производств и сокращение штата). Во-вторых, рост цен на машины раскручивает маховик инфляции, увеличивая индекс потребительских цен. В-третьих, стагнация в автокредитовании бьет по доходности банковского сектора. В-четвертых, под удар попадают металлурги, химики и производители пластиков, теряющие заказы. В-пятых, замораживаются инвестпрограммы: бизнес не рискует вкладываться в новые модели и модернизацию в условиях неопределенности.

Для стабилизации ситуации необходим комплекс мер. Прежде всего, адресная господдержка: субсидирование ставок по автокредитам, налоговые послабления для заводов и возобновление программ утилизации. Это поддержит спрос. Во-вторых, углубление локализации: перенос производств компонентов в Россию снизит валютные риски и себестоимость. В-третьих, переориентация на выпуск бюджетных моделей, востребованных обедневшим населением.

Власти Самарской области освободили АО «АВТОВАЗ» от уплаты налога на прибыль до конца 2028 года, время покажет, поможет ли эта мера отечественному автогиганту избежать банкротства и обновить свой модельный ряд, или судьба завода остается под вопросом. Несмотря на то, что бюджет будет недополучать 133 миллионов рублей в год, продление льготы поможет компании избежать долгов и обеспечит устойчивое развитие. Помочь АО «АВТОВАЗ»

может только высокий спрос на автомобили. Автомобили с логотипом «Лада» в основном покупают люди со среднестатистическим доходом, а для такой категории людей главным фактором выбора выступает доступный кредит. Но с ростом базовых ставок ЦБ кредиты стали недоступны. Именно поэтому руководство завода просит правительство создать систему льготного кредитования без участия банков.

Один из вариантов – это прямые субсидии автопроизводителям, которые будут транслироваться в скидки для покупателей. То есть, по сути, в этом случае убирается звено банков. Банки – это высокий процент. То есть, субсидии – автопроизводителю, а автопроизводитель напрямую эти деньги транслирует в скидку покупателю без вот этого завышенного кредитного процента.

Прямое субсидирование процентных ставок поставит в один ряд российского производителя с китайскими конкурентами. У китайцев ключевая ставка всего-то 3,1%. И они могут взять кредит в китайском банке, заехдировать его в России и использовать для продаж своих автомобилей на более выгодных условиях. Что, собственно, и происходит. На сегодняшний день, нет средств для массового льготного кредитования покупателей отечественных машин.

В конце 2025 года российский автомобильный рынок переживал переломный момент, вызванный грядущим резким повышением утилизационного сбора для мощных иномарок. Это событие заставило по-новому взглянуть на стратегии дилеров, покупателей и роль отечественного производителя, в частности АвтоВАЗа. На фоне ожидаемого подорожания многих популярных через параллельный импорт моделей рынок начинает активную перестройку.

С 1 декабря 2025 года вступили в силу новые правила расчета утилизационного сбора, которые радикально меняют ценовую картину на ряд импортных автомобилей. Изначально планировавшееся на 1 ноября введение новых ставок было перенесено на месяц, что дало импортерам небольшой запас времени. Ключевое изменение – привязка размера сбора не только к объему двигателя, но и к его мощности. Наиболее ощутимо повышение ударило по автомобилям с мощностью свыше 160 лошадиных сил, которые часто ввозились по льготной схеме для физических лиц. Теперь для этой категории машин утилизационный сбор рассчитывается по ставкам, близким к коммерческим, что для физических лиц означает увеличение платежа в сотни раз. Например, за внедорожник Geely Monjaro утильсбор для частного лица вырастет с 3400 рублей до 842 000 рублей, а за Toyota RAV4 – до 1,97 миллиона рублей. Серьезный рост также коснется таких моделей, как BMW X5, Volkswagen Tiguan и Hyundai Palisade.

Полученные результаты и выводы (заключение)

Таким образом, конец 2025 года становится для российского авторынка моментом истины. Повышение утилизационного сбора действует как протекционистская мера, перенаправляющая потребительский спрос с импортных автомобилей на продукцию отечественного производителя. АВТОВАЗ и его дилерская сеть, судя по всему, готовы к этому повороту, активно наращивая складские запасы и выстраивая новую ценовую политику. Остается открытым главный вопрос: действительно ли российский потребитель массово пересекает на LADA, или же рынок найдет новые, пока неочевидные пути адаптации. Ответ на него станет явен в первые месяцы после вступления в силу новых правил, которые определяют вектор развития всего автомобильного рынка России на ближайшие годы.

Список использованных источников

1) Евлампиев А.А. Методические подходы к формированию комбинированной стратегии импортозамещения региональных промышленных предприятия / А.А. Евлампиев, Е.А. Миронова // Modern Economy Success. 2025. № 3. – С. 130-136.

2) Оруч Т.А. Стратегическое импортозамещение в отраслях экономики России как инструмент формирования национальных конкурентных преимуществ / Т.А. Оруч, Е.А. Курносова // Вестник Самарского университета. Экономика и управление. 2025. Т.16. № 1. – С.112-130.

3) Цапулина О.В. Влияние санкций на российский автомобильный рынок / О.В. Цапулина, А.М. Рудакова, С.А. Тиньков // Наука Промышленность Оборона. Труды XXVI Всероссийской научно-технической конференции, посвященная к 80-летию Победы в Великой Отечественной войне и 75-летию НГТУ. В 4-х томах. Новосибирск, 2025. – С. 446-450.