

05.08.2024

Рынок автомобилей в России

Не секрет, что российская автомобильная промышленность столкнулась с огромными сложностями в последние несколько лет. Но не умерла. Как ей удаётся выживать, рассказывает Сергей Целиков, директор аналитического агентства «АВТОСТАТ».

— На дорогах России сейчас можно воочию наблюдать, как западный автопром замещается китайским. Можете пробежаться по статистике этого процесса?

— На самом деле, этот процесс идёт уже два года. Если смотреть на продажи автомобилей, средняя доля китайских брендов сейчас доросла практически до 60%. По итогам первого полугодия 2024 г., почти 59% — чисто китайские бренды. Есть ещё автомобили, построенные на китайской базе. Самый яркий пример — «Москвич». Есть проект XCITE, бренд Sollers; белорусская марка Belgee, собираемая в Беларуси в основном для российского рынка, — тоже на китайской базе. Так что реальная доля китайских автомобилей на российском рынке выше — 2/3 продаж.

Но ситуация на дорогах пока иная. На дорогах ездит то, что называется автомобильным парком — то, что есть в наличии у граждан. В данном случае доля китайских автомобилей в парке РФ пока небольшая — около 3%. Парк

меняется крайне медленно, потому что люди эксплуатируют автомобили, пока они ездят.

Есть также региональная специфика: где-то китайских машин больше, где-то меньше.

— Правительство сейчас пытается найти баланс между импортом китайских автомобилей, их сборкой в России и производством российских автомобилей с российскими же компонентами. Очень показателен в этой связи сюжет про российскую Volga и китайский руль в ней. К каким решениям уже пришли?

— Желание правительства завести сюда иностранных поставщиков из дружественных стран (а в нашем случае это только Китай) есть, но экономика этого процесса достаточно сложная. Реально произвести в России комплектующие дешевле, чем в Китае, невозможно. Российская запчасть всегда будет дороже китайской. Локализовывать в России китайские автомобили из-за этого крайне проблематично. В то же время, через налоговые стимулы можно организовать сборку, как это сделали на «Москвиче», взяв в партнёры китайскую компанию GAC, как пытаются сделать в Санкт-Петербурге (XCITE), Нижнем Новгороде (Volga).

Кстати, автомобиля Volga пока ещё не существует. То, что было показано, — это прототип. Что касается сюжета с китайским рулём, ничего страшного тут нет. Руль, на самом деле, это достаточно сложный механизм: в нём и подушка безопасности, и куча электроники, связь с мультимедиа и т.д. Локализовать руль в полном объёме — задача сложная и архиважная. Самое простое —локализовать шильдики, коврики, пластики, бампера, несложные крупноузловые элементы и повесить новую табличку с VIN. Можно также поменять шины, так как иностранные производители оставили в России заводы. Сложные же элементы локализовать невозможно, ведь в автопроме очень важен эффект масштаба. В Китае выпускается 30 млн автомобилей, а в России — полмиллиона. Произвести в России что-то дешевле, чем в Китае, немыслимо.



— Насколько сегодня серьёзна проблема с производством российских компонентов для чисто российских марок?

— Был яркий пример начала 2022 г., когда иностранные поставщики ушли из России, оставив технологии и заводы. Нам удалось достаточно быстро перезапустить LADA Granta, потому что у неё была самая минимальная доля импортозависимости. Аналогично с Niva: двигатель и аккумулятор — все свои. При этом свернули модели Renault, которые собирались в России. Очень тяжело сейчас решается вопрос с Largus: производство возобновляется, но в минимальных объёмах, потому что там высокая доля иностранных составляющих, и всё заменить китайскими и турецкими элементами сложно. Производство Vesta также было с трудом перезапущено, но с потерей качества. Тем не менее, завод борется и видит потенциал в следующих моделях.

Второй процесс, который идёт, как я уже сказал, — сборка на базе китайских моделей. Тот же «АвтоВАЗ» совместно с китайской Chery собирает XCITE. Аналогично и на других российских производствах. Например, в Калининграде происходит сборка китайских автомобилей с минимальной локализацией.



— Западные, японские и корейские автомобили пока не «вымыты» с российского рынка полностью. Как обстоят дела с запчастями к ним?

— До сих пор существует параллельный импорт по многим брендам. Идёт какая-то поставка и премиальных европейских марок (BMW, Audi, Mercedes-Benz), а также японских и корейских автомобилей. Но доля параллельного

импорта на авторынке существенно снизилась: до 5-6 процентов. И она каждый месяц продолжает падать, так как постоянно ужесточаются условия. Глобальных проблем по запчастям и техническому обслуживанию нет. В случае ремонта увеличивается время доставки — какие-то запчасти идут месяц, какие-то — два-три. Причём эта проблема даже у «китайцев» существует: если сложные компоненты, поставка идёт долго. А то, что связано просто с техническим обслуживанием, — фильтры, масла, свечи, тормозные колодки и т.д., — все проблемы решаются. Работают и независимые каналы поставок, и кто-то из дистрибьюторов продолжает пополнять склады запчастей.

— Есть ли у Вас ощущение, что все ушедшие бренды вернутся?

— Однозначно! Но для этого нужны определённые условия — окончание текущего геополитического конфликта и снятие санкций, и нужно время. История длинная. Даже Ford, который заходил в Россию в начале XX века, несколько раз уходил и возвращался.

— Можете ли дать предварительную оценку, к чему мы придём после того, как автомобильный рынок в России стабилизируется?

— Если смотреть на ежемесячную динамику продаж, то рынок уже стабилизировался. У нас было падение с уровня продаж 150 тыс. в месяц на уровень 30 тыс. в месяц. Сейчас продажи установились где-то на уровне 120-140 тыс. в месяц. Теперь мы балансируем на стабильном рынке.

Структура рынка тоже уже изменилась: 60% — китайские бренды и 30% с хвостиком — российские. Возможно, чуть-чуть подрастёт доля условно российских брендов за счёт сборки под новыми названиями китайских марок. Этот тренд будет развиваться, потому что китайцы тоже не хотят попадать под вторичные санкции, и данная схема их устраивает.