

УДК 339.5

**Иконникова Евгения Олеговна,**

студент,

кафедра экономики,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»,

г. Екатеринбург, Российская Федерация

**Малафеев Никита Сергеевич,**

Старший преподаватель,

Кафедра экономики,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»,

г. Екатеринбург, Российская Федерация

**ВЛИЯНИЕ АНТИРОССИЙСКИХ САНКЦИЙ И ПОВЫШЕНИЯ ЦЕНТРАЛЬНЫМ БАНКОМ КЛЮЧЕВОЙ СТАВКИ НА АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ***Аннотация:*

В статье представлены результаты исследования рынка новых легковых автомобилей в Российской Федерации. Авторами произведена оценка факторов, влияющих на функционирование рынка новых легковых автомобилей России и перспектив его развития в условиях резкого ухудшения геополитической ситуации и изменений в финансовой системе самого государства, а также предложены пути решения основных существующих проблем на данном рынке.

*Ключевые слова:*

Автомобиль, рынок, санкции, ключевая ставка.

В условиях урбанизации и расширения площади городов для сохранения и улучшения привычного образа жизни необходимым становится наличие собственного автомобиля. Согласно исследованию Автостата, в России на 1000 человек приходится в среднем 315 автомобилей (по состоянию на 1 января 2023 года), и данный показатель продолжает расти [1]. Более того, сегодня покупатели отдают предпочтение новым легковым автомобилям, чтобы сэкономить средства на содержании и ремонте. Безусловно, с ростом спроса на легковые автомобили, растет и необходимость развивать данную отрасль.

В 2022 г. экономическая деятельность компаний автомобильной промышленности России столкнулись с серьезными проблемами, вызванных влиянием международных экономических и финансовых санкций со стороны западных стран. В 2024 году уже становятся известны первые последствия введения данных мер. Прекращение поставок на территорию России продукции американских, европейских и японских производителей привело к появлению дефицита на новые автомобильные средства (и всех комплектующих к ним), что стало причиной не только резкого увеличения цен на оставшиеся на складах дилеров автомобили, но и появления процедуры параллельного импорта, формирования и роста теневого рынка, которые также повлияли на дальнейший рост цен. Также тенденция последних лет вызвана постоянным ослаблением национальной валюты на территории нашей страны и, как следствие, ухудшением платежеспособности населения. При этом, спрос на автомобильные средства и их актуальность не теряют свои позиции, даже на фоне кризиса в данной отрасли.

Целью исследования была оценка факторов, влияющих на функционирование рынка новых легковых автомобилей России и перспектив его развития в условиях резкого ухудшения геополитических отношений и изменений в финансовой системе РФ.

Задачи исследования заключались в следующем:

- 1) определить основные негативные последствия западных санкций для российского авторынка;
- 2) определить круг проблем, сформировавшихся в сфере автокредитования после введения ключевой ставки ЦБ РФ выше 10%, способных оказать негативное влияние на продажи и производство новых легковых автомобилей;
- 3) выдвинуть предположения по характеру возможного развития российского авторынка в условиях экономической неопределенности и существующих проблем и сделать выводы.

Методологической базой исследования стали труды отечественных и зарубежных авторов, экспертные оценки, официальные статистические данные. В работе использованы методы сравнения, анализа,

систематизации характеристик состояния и развития автомобильной отрасли за 2022-2024 годы с показателями предыдущего периода 2021 года.

Авторами была выдвинута гипотеза о том, что введение западных санкций и высокая ключевая ставка оказали значимое негативное влияние на продажи новых легковых автомобилей в РФ.

На основании отечественной и зарубежной литературы, статистических данных, а также экспертных оценок, авторами были выделены следующие основные проблемы для российского рынка автомобилей, возникшие вследствие западных санкций:

- Приостановились поставки в РФ новых легковых автомобилей, произведенных за рубежом через официальную дилерскую сеть практически всех ведущих мировых производителей. На данный момент импорт РФ новых авто от официальных дилеров ведется в основном только для китайских производителей;

- Большинство мировых производителей легковых автомобилей, имеющих на территории РФ свои филиалы производства, приостановили или прекратили работу. Часть из них сделали это временно, некоторые — ликвидировали производственные мощности путем продажи их по рыночной или сниженной стоимости;

- Так как в создании многих автомобилей отечественных производителей использовались детали зарубежного производства, официально поставляемые на сборочные конвейеры, сегодня возникает проблема невозможности выпуска транспортных средств в прежних комплектациях. В том числе актуальной стала проблема дефицита электронных компонентов. Их завозят из-за границы и их не хватает всему российскому и мировому автомобилестроению [2]. Данная проблема приводит к ухудшению качества многих моделей и снижению предложения новых автомобилей отечественных марок. В целях оценки влияния на производство легковых автомобилей в РФ, авторы составили график динамики производства легковых автомобилей в РФ, по которому можно сказать, что даже кризис пандемии коронавируса оказал не такое большое влияние на производство машин, как события 2022 года – за 3 года производство автомобилей уменьшилось почти в 3 раза [3].

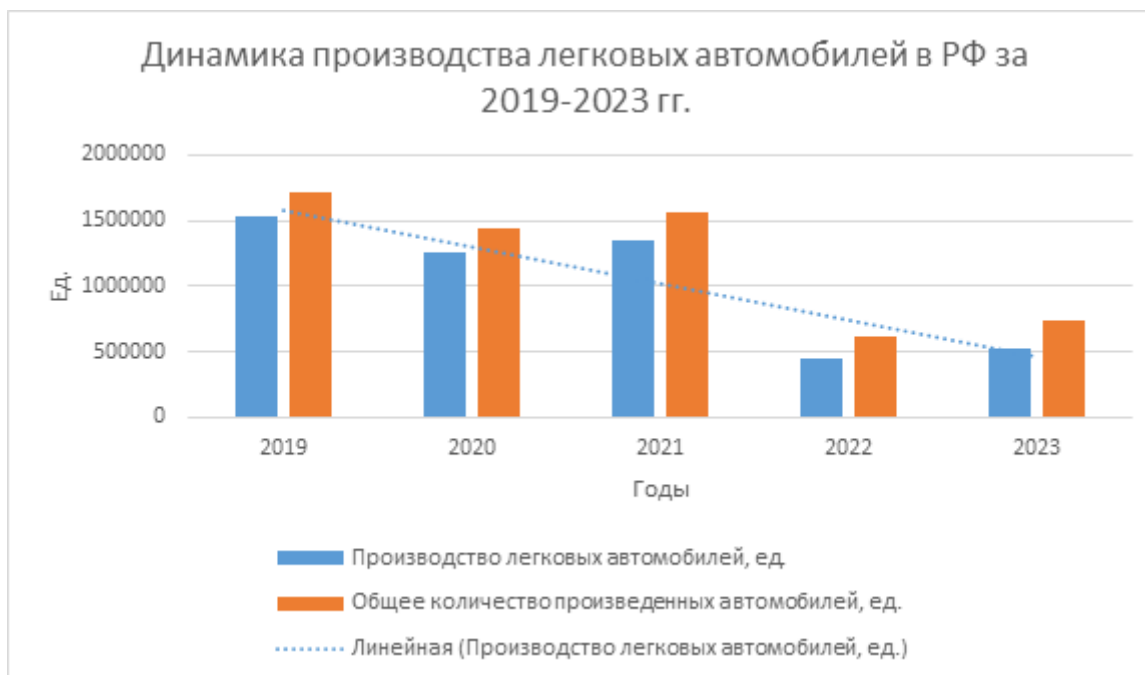


Рисунок 1 – Динамика производства легковых автомобилей в РФ за 2019-2023 гг.

- Запреты и ограничения на международные перевозки стали причиной нарушений в сфере логистики новых автомобилей и запчастей к ним, произведенных за рубежом, что также стало причиной резкого сокращения предложения новых автомобилей иностранных компаний на рынке [4].

- Цены на имеющиеся в продаже новые легковые автомобили выросли на 50-100%;

- Значительно выросли цены на обслуживание автомобилей у официальных дилеров, а некоторые типы обслуживания были прекращены на территории РФ.

- Многие комплектации отечественных автомобилей, соответствующие современным требованиям эксплуатации и безопасности, заменяются на более простые, менее безопасные и «экологичные» комплектации. При этом стоимость автомобилей остается такой же завышенной или растёт, а некоторые модели сняты с производства.

- Произошёл резкий и значительный рост цен из-за повышения спроса на автомобили китайских производителей, официально поставляемых и собирающихся в РФ; Например, продажи конкурента «АвтоВАЗа» Naval поднялись за год в 2,4 раза до 37 639 штук, следующей за ним Geely – в 3 раза до 36 264 машин, Chery – более чем в полтора раза до 31 893 единиц, Changan – в 11 раз до 20 216 машин [5].

Согласно статистическим данным, в начале 2024 года россияне оформили рекордное количество автокредитов. В феврале россияне побили рекорд за пять лет по покупке автомобилей в кредит: было оформлено более 100 тыс. займов общей суммой почти 150 млрд рублей. Эксперты считают, что причина в страхе российских автомобилистов, что с 1 апреля из-за ужесточения правил ввоза машин в РФ цены на новинки повысятся. Кроме того, немаловажную роль играет отложенный спрос и скидки на модели прошлого года. По сравнению с первым месяцем 2024 года количество автокредитов увеличилось на 26%, а по сравнению с февралём прошлого года — на 50%. Общий объём выданных автокредитов за февраль достиг 147 млрд рублей. Это на 71% превышает показатели такого же периода прошлого года и почти на четверть — января 2024-го [6]. Стоит понимать, что рост объёма выданных кредитов объясняется увеличением минимальной суммы, необходимой для выдачи, а рост количества кредитов — уменьшением покупательской способности граждан.

Вероятно, высокий спрос на автокредиты также связан тем, что в России в 2024 году начала снижаться стоимость автокредитов на новые машины. Кредиты на подержанную технику напротив стали дорожать. Разнонаправленную динамику эксперты связали с сохранением ключевой ставки ЦБ на уровне 16%. Выяснилось, что средняя ставка в сегменте кредитов на новые машины упала с 19% до 16%. Для сравнения, для подержанных автомобилей она колеблется вокруг 20%. По данным Frank RG, в марте объём автокредитов на новые машины вырос на 34%, а на подержанные — на 31%. В перспективе ожидается снижение динамики машин с пробегом по отношению к новым и спад ажиотажа, снижения объёмов автокредитования. При этом не исключено небольшое снижение средней ставки в кредитах на новые автомобили из-за продолжения субсидирования [7].

В значительной степени на изменение спроса на автомобили со стороны населения повлияла процентная политика банков. После достижения наименьших значений в 2020 г. в последующий период существовал стабильный рост ставок. В первом полугодии 2022 г. наблюдалась резкая динамика процентных ставок, что было непосредственно связано с изменениями в санкционной политике, обострением экономических проблем, нестабильным уровнем инфляции и валютного курса и т. д. Одним из методов регулирования финансового рынка в данной ситуации Центральным Банком России стало изменение ключевой ставки. При этом повышение ключевой ставки до 20 процентов не было напрямую связано с инфляционными колебаниями, а стало последствием оттока капитала из страны, в том числе средств из банков [8].

На основании современных трендов и тенденций развития сферы автокредитования эксперты практически не сомневаются в том, что 2024 год будет годом охлаждения в кредитовании, когда вместе с повышением процентных ставок будет снижаться уровень полученных одобрений на выдачу кредитов. Более того, можно полагать, что Федеральный Закон 353 будет дальше усложнять и дополнять условия выдачи автокредитов. Уже сегодня можно наблюдать за изменениями в отношениях между банками и автодилерами — дилеры предлагают автокредиты более осторожно. По следующему году важно понимать: рынок скорее всего будет сжиматься, ставка будет высокой, а борьба за клиента среди дилеров тоже будет расти [9]. На сегодняшний день мировая и особенно российская автомобильная промышленность, переживая нелегкие времена, должны адаптироваться к новым условиям. Несмотря на ухудшение большинства показателей продаж относительно 2021 года, в 2024 году российский рынок новых легковых автомобилей имеет тенденцию к росту и развитию.

Наблюдаемые высокие показатели продаж новых легковых автомобилей в первом квартале 2024 года связаны с распродажами моделей китайских брендов, которые устраивали дилеры для освобождения складов. Стоит отметить, что сегодня автомобильные концерны из Китая впервые конкурируют между собой на российском рынке. Автомобильный рынок постепенно оживает, даже несмотря на сохранение высокой ключевой ставки Центрального Банка РФ на уровне 16%. К концу первого квартала ещё одним стимулом для покупки автомобиля могли стать новости о доначислении с 1 апреля в счет утильсбора разницы между заявленной таможенной стоимостью, ввозимой через страны ЕАЭС в Российскую Федерацию машины и ее реальной ценой в стране [10].

В последнее время многие эксперты, говоря о сложившейся ситуации, приходят к одному мнению — что однозначного ответа по поводу будущего автомобильного рынка РФ дать не получится, даже с учетом опубликованного проекта «Стратегии развития российского автопрома до 2035 г».

Сегодня, если отечественная инженерная наука не будет развиваться в ускоренном темпе для того, чтобы догнать зарубежные, существует риск захвата российского автомобильного рынка китайскими производителями, так как большинство российских автомобильных марок так или иначе используют китайские технологии при производстве. Более того, многие автомобили китайского производства предлагают более дешевые автомобили, чем российские. Поэтому важно не только сотрудничать с Китаем, но и развиваться как производители автомобилей самостоятельно, чтобы не становиться полностью зависимыми от других государств в данной сфере. Также авторы отмечают, что с национализацией многих автомобильных предприятий полезным и рациональным может стать вмешательство государства в автомобилестроительную сферу. Производству и реализации автомобилей в РФ может значительно помочь государство путём поддержки со стороны новых законодательных актов. Таким образом, поставленная гипотеза оказалась опровергнута — негативное влияние западных санкций и высокой ключевой ставки нельзя назвать значимым для российского автомобильного рынка.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. АВТОСТАТ. В России на каждую 1000 человек приходится в среднем 315 автомобилей. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/54512/> (дата обращения: 14.04.2024).
2. ФЕДЕРАЛ ПРЕСС. Реалии автопрома-2022: переход на газ, нехватка чипов и взлет цен. URL: <https://fedpress.ru/article/3004846> (дата обращения: 14.04.2024)
3. OICA. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics/> (дата обращения: 14.04.2024)
4. Autonews. ЕС запретил поставки в Россию ряда автомобилей. Чем еще грозят санкции. URL: <https://www.autonews.ru/news/6495acd69a79476b3e8b6efe> (дата обращения: 14.04.2024)
5. Ведомости. Продажи новых легковых автомобилей в I квартале выросли в два раза. URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2024/04/03/1029513-prodazhi-legkovih-virosli> (дата обращения: 14.04.2024)
6. Quto. Россияне бросились покупать автомобили в кредит. URL: <https://quto.ru/journal/news/rossiyane-brosilis-pokupat-avtomobili-v-kredit-30-03-2024.htm> (дата обращения: 14.04.2024)
7. Quto. Кредиты на новые машины стали дешевле. URL: <https://quto.ru/journal/news/kredity-na-novye-mashiny-stali-deshevet-11-04-2024.htm> (дата обращения: 14.04.2024)
8. Прокофьева Е. Н., Измайлов А. Д. Влияние кризиса и санкций на развитие рынка розничного кредитования // Вестник Забайкальского государственного университета. 2023. Т. 29, № 1. С. 121-128. DOI: 10.21209/2227-9245-2023-29-1-121-128.
9. URL: <https://www.autostat.ru/finance/56080/> (дата обращения: 14.04.2024)
10. АВТОСТАТ. Дешевых автокредитов в 2024 году не будет, а за клиентов придется бороться. URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2024/04/03/1029513-prodazhi-legkovih-virosli> (дата обращения: 14.04.2024)

**Ikonnikova Evgenia O.,**

student,

department of international economics and management,

Graduate School of Economics and Management,

Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin,

Yekaterinburg, Russian Federation

**Malafeev Nikita S.,**

senior professor

department of international economics and management,

Graduate School of Economics and Management,

Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin,

Yekaterinburg, Russian Federation

### **RUSSIAN AUTO MARKET: INFLUENCE OF SANCTIONS AND RAISE OF CENTRAL BANK KEY RATE**

*Abstract:*

This article presents the results of research on the new cars market in Russia. Authors have assessed factors that influence new cars market as well as perspectives of its evolution in the context of geopolitical relations deterioration and alterations in the Russian financial system. Additionally, solutions for the main problems related to the new cars market have been suggested.

*Keywords:*

Car, market, sanctions, key rate.