

РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

Научная статья

УДК 38.12.017: 338.47

doi:10.46554/1993-0453-2026-6-260-42-49

К вопросу о факторах динамики продаж автомобилей в регионах России

Захар Глебович Алексушин

Самарский государственный экономический университет, Самара, Россия,
zahar1999@yandex.ru

Аннотация. Тяжелое состояние современного автомобильного производства в России требует тщательного исследования поиска выходов из сложившейся ситуации. Большинство россиян уверены, что эта ситуация в автопроме вызвана западными санкциями, однако пристальное изучение темы опровергает подобную трактовку событий. Целью исследования стали поиски истинных факторов динамики отечественного авторынка в последние годы в российских регионах. Предложенные методы исследования существенно изменили систему взглядов на проблему влияния санкций путем расширения анализируемой хронологической линейки, а также сравнения между собой разных эпизодов развития отечественного авторынка в сравнении с иными экономическими объектами. Выделены три основных фактора: переход от чисто национального автопроизводства в СССР и РФ к производству иностранных автомобилей с 1990-х гг.; замена в способный благотворно повлиять на отечественный автопром период санкций из-за ухода из России иностранных автопроизводителей на китайский автопром, что исключает или очень сильно затягивает возрождение в регионах национальной автомобильной промышленности; неиспользование государством возможностей санкционного периода для выдачи отечественным автопроизводителям масштабного системообразующего государственного заказа на разработку и производство целого комплекса автомобилей для чиновников и военных, который мог бы начать возрождение национальной автомобильной промышленности в регионах России.

Ключевые слова: легковой автомобиль, СССР, Россия, фактор, продажи, производство, отечественный, импортный, регион

Основные положения:

- ◆ государство слабо контролировало производство иностранных автомобилей в РФ с 1990-х гг., быстро выместивших отечественные автомобили с рынка;
- ◆ допущена замена в период санкций и ухода иностранных автопроизводителей на новых иностранцев (из Китая) вместо возрождения национальной автомобильной промышленности;
- ◆ государство не использует возможности санкционного периода для выдачи отечественным автопроизводителям крупного и системного госзаказа на разработку и производство автомобилей для чиновников и военных, который мог бы вынудить автопроизводителей России отказаться от пагубной практики;
- ◆ наблюдается противоречивость отечественного автомобилестроительного кластера как межрегионального и находящегося между формами естественного и искусственного кластеров в слабо формализованном состоянии.

Для цитирования: Алексушин З.Г. К вопросу о факторах динамики продаж автомобилей в регионах России // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2026. № 6 (260). С. 42–49. doi:10.46554/1993-0453-2026-6-260-42-49.

REGIONAL AND SECTORAL ECONOMY

Original article

On the issue of the dynamics of car sales in the regions of Russia

Zakhar G. Aleksushin

Samara State University of Economics, Samara, Russia, zahar1999@yandex.ru

Abstract. The difficult state of current automotive production in Russia requires careful research to find ways out of this situation. Most Russians are convinced that this situation in the automotive industry is caused by Western sanctions, but a close study of the topic refutes this interpretation of events. The purpose of the study was to find the true factors of the dynamics of the domestic car market in recent years in the Russian regions. The proposed research methods have significantly changed the system of views on the problem of the impact of sanctions by expanding the analyzed chronological line, as well as comparing different episodes of the development of the domestic car market in comparison with other economic entities. Three main factors have been identified: the transition from purely national car production in the USSR and the Russian Federation to the production of foreign cars since the 1990s, and the replacement of sanctions during the period of sanctions that could have a beneficial effect on the domestic car industry due to the departure of foreign automakers from Russia to the Chinese car industry, which excludes or greatly delays the revival of the national automotive industry in the regions, the government's failure to use the opportunities of the sanctions period to issue a large-scale strategic government order to domestic automakers for the development and production of a whole range of cars for officials and the military, which could begin the revival of the national automotive industry in the regions of Russia.

Keywords: sedan, USSR, Russia, factor, sales, production, domestic, imported, region

Highlights:

- ◆ the state has had little control over the production of foreign cars in the Russian Federation since the 1990s, which quickly displaced domestic cars from the market;
- ◆ during the period of sanctions and withdrawal of foreign automakers, new foreigners (from China) were allowed to replace instead of reviving the national automotive industry;
- ◆ the state does not use the opportunities of the sanction period to issue a large and systematic government order for the development and production of cars for officials and the military to domestic automakers, which could force Russian automakers to abandon harmful practices;
- ◆ there is a contradiction in the domestic automotive cluster as an interregional one, located between the forms of natural and artificial clusters in a weakly formalized state.

For citation: Aleksushin Z.G. On the issue of the dynamics of car sales in the regions of Russia // Vestnik of Samara State University of Economics. 2026. No. 6 (260). Pp. 42–49. (In Russ.). doi:10.46554/1993-0453-2026-6-260-42-49.

Введение

В настоящее время в научной литературе активно обсуждается влияние санкций, в том числе и на параметры динамики отечественного производства, в числе прочих и в рамках автомобилестроительного кластера. Однако из-за проведения анализа только материалов последних лет, в годы санкций, неизученными остаются предшествующие годы, что существенно ухудшает результат анализа.

Чаще всего приводится оценка только последних лет – с 2014/2015 гг. [1, с. 71], а то и еще позже – 2018–2022 гг. [2]. Изредка проводятся сравнения с ситуацией начала XXI в. [3], еще реже – с 1990-ми гг. Советские годы в сравнении с текущей ситуацией не анализируются вообще.

В итоге проблема влияния санкций на российский автопром оказывается изученной лишь односторонне, без учета долгоиграющих

факторов, из-за чего нынешнее состояние автомобилестроительной промышленности в России кажется не таким, каковым является на самом деле. Необходимо расширить хронологические рамки анализа, что позволит более корректно оценивать происходящие ныне события. Тем более что издания по данной проблеме существуют [4–6]. Причем они ориентированы на разные автомобильные заводы – АЗЛК [7], ВАЗ [8], ГАЗ [9] и другие родственные предприятия.

Целью исследования, таким образом, становится выявление параметров динамики продаж автомобилей в регионах России – факторов изменений, объемов. Одна из базовых задач – рассчитать с помощью такого анализа объемы продаж разных лет, чтобы синтезировать представление об их динамике. Для этого использованы материалы статистики [10] и аналитические статьи разных авторов [11; 12].

Еще одной задачей является конструирование комплекса исторических эпох с разными уровнями и принципами продаж, которых за последние полвека выявляется не менее четырех.

Методы

Методологической основой статьи послужили общие и частные научные методы статистического анализа данных в динамике. Для этого сформирована информационная база по разным годам, начиная с 1970 г. (когда заработал АвтоВАЗ) по 2024 г. с количеством произведенных отечественных и импортных в СССР и России автомобилей, их продаж в СССР и России.

Другой метод заключался в выстраивании достаточно протяженной во времени причинно-следственной цепочки связей, которая и позволила прийти к более глубокому пониманию корней проблемы на стыке двух веков.

Результаты

Существенное сокращение объемов производства автомобилей в СССР началось задолго до времени ввода санкций – еще в 1980-х гг., а стагнация в этом вопросе охватывала конец 1970-х гг. и все 1980-е гг. Очень сильный удар по автопрому нанес развал СССР, заставляя лихорадочно искать замену

производителям с ушедших из СССР республик. В ходе этого процесса накапливались некомплементарные методы решения проблем, сейчас выразившиеся в снижении уважения к брендам СССР.

Однако на их фоне самым главным фактором влияния на автомобильный рынок в России (и одновременно ударом по российскому автопрому) стало создание в стране автосборочных заводов. Представим самые крупные из них:

- ◆ «Соллерс» (Татарстан), 1987 г. (ВАЗ 11113-Ока, SsangYong Rexton, FIAT Albea, FIAT Doblo);

- ◆ «Автотор» (Калининградская область), 1996 г. (BMW, Kia, Chevrolet, Hyundai, Genesis, с 2022 г. сборка Baic, Kaiyi, SWM, Forthing, Foton, Brock, Амбертрак (JMC Vigus));

- ◆ ТагаЗ (Таганрог), 1998–2014 гг. (Doninvest, Vortex и ТагаЗ (Chery), Hyundai, BYD);

- ◆ «Автофрамос» (Москва) 1998–2022 гг. (Renault, Logan, Megane, Clio Symbol, Sandero, Duster, Kaptur, Arkana, Terrano), ныне «Московский автомобильный завод "Москвич"» (с 2022 г. Москвич-3 и Москвич-6 (JAC));

- ◆ Калужский завод «Фольксваген», 2007–2022 гг. (Skoda Octavia, Volkswagen Polo, Passat и Jetta);

- ◆ «Hyundai» в Санкт-Петербурге, 2010–2023 гг. (Hyundai Solaris, Kia Rio, Hyundai Creta).

Отметим, что лидером по выпуску импортных автомобилей в России был именно АвтоВАЗ (21% в 2020 г., там собирали Renault Logan и Sandero, не исключая сильного влияния Renault на все выпускаемые ВАЗом последние модели), вторым – «Hyundai» в Санкт-Петербурге (15,3%), третьим – «Автотор» (10,9%), четвертым – калужский «Фольксваген» (8,8%), пятым – российский ГАЗ (8,3% с разными моделями «Skoda», «Volkswagen» и «Chevrolet») и др.

В 2009 г., как показывает диаграмма, представленная на рис. 1, производство импортных автомобилей в России превысило производство отечественных.

Таким образом, в дальнейшем количество создаваемых в России иностранных автомобилей постоянно увеличивалось, забирая под

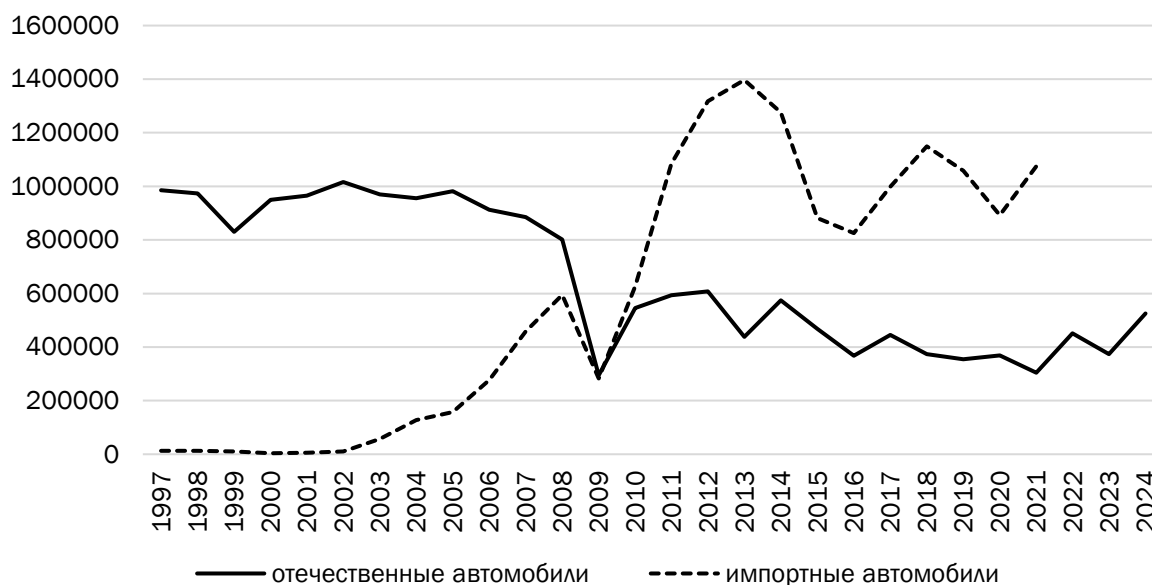


Рис. 1. Динамика выпуска иностранных и отечественных автомобилей в России, 1997–2024 гг., ед.*

* Составлено на основании: Горьковский автомобильный завод. 1929–2006. Люди. События. Факты : энциклопедический справочник / открытое акционерное общество «ГАЗ», Управление корпоративной культуры ; [главный редактор О.И. Наумова]. Нижний Новгород : Кварц, 2006. 608 с.; Федорова М.М., Мурлакова А.К., Медведева Е.В. Исследование динамики продаж новых легковых автомобилей в России с 2008 по 2023 гг. // Молодая инновационная Чувашия: творчество и активность : сборник трудов XXI Всероссийской (национальной) Открытой научной конференции молодежи и студентов, Чебоксары, 21 марта 2024 г. Чебоксары : Политех, 2024. С. 353–356; Струбалин П.В. Корреляционный анализ продаж автомобилей в России (2013–2024 гг.) // Экономические науки. 2025. № 245. С. 469–474.

себя принадлежавшие ранее отечественным производителям сегменты авторынка. Размещение производства зарубежных моделей в России казалось производителям простым и эффективным решением присутствующих проблем (отсутствие мотивации к разработке, модернизации производства). Спрос на эту продукцию был стабильнее и выше по сравнению со спросом на отечественные автомобили.

Президент РФ В.В. Путин еще в июне 2001 г. заявил о необходимости введения комплекса заградительных пошлин на ввозимые в страну подержанные иномарки [13], но только в октябре 2002 г. ввели повышенные ставки на импорт автомобилей старше 7 лет.

Колебания российского авторынка в разных направлениях представлены на рис. 2.

Таким образом, представленные в диаграмме рис. 2 процессы показывают, что созданные в России предприятия существенно снизили цены на внутреннем рынке для новых иномарок. Возникла видимость решения поставленной Президентом задачи – сильное и быстрое (без особых затрат) снижение объе-

мов продаж подержанных автомобилей в России – с 525 тыс. в 1997 г. и 520 тыс. в 1998 г. до 185 тыс. в 1999 г. (в реальности это – результат влияния на авторынок мирового финансового кризиса 1998 г.) и 224 тыс. в 1999 г. В 2000 г. продажи подержанных иномарок выросли до 360 тыс., в 2001 г. – до 420 тыс., в 2002 г. – 350 тыс. В 2000–2004 гг. спрос на новые иномарки в России вырос в 19 раз [10; 11]. И именно тогда произошел перелом в развитии китайского автопрома, оказавшийся «незамеченным» нашими производителями: если в 1995 г. Россия выпускала 835 тыс. легковых автомобилей, а Китай – 315 тыс., то уже к 2002 г. ситуация кардинально поменялась – в России создавали 980 тыс. автомобилей, а в Китае – 1 млн 310 тыс. Дальше разница возрастала еще быстрее: 1 млн 109 тыс. в России и 2 млн 483 тыс. в Китае в 2004 г. и 1 млн 68 тыс. в России и 2 млн 969 тыс. в Китае в 2005 г. [14].

С началом частичных санкций с 2014 г. и тотальных – с 2022 г., когда в числе других мер иностранные производители ушли из России,

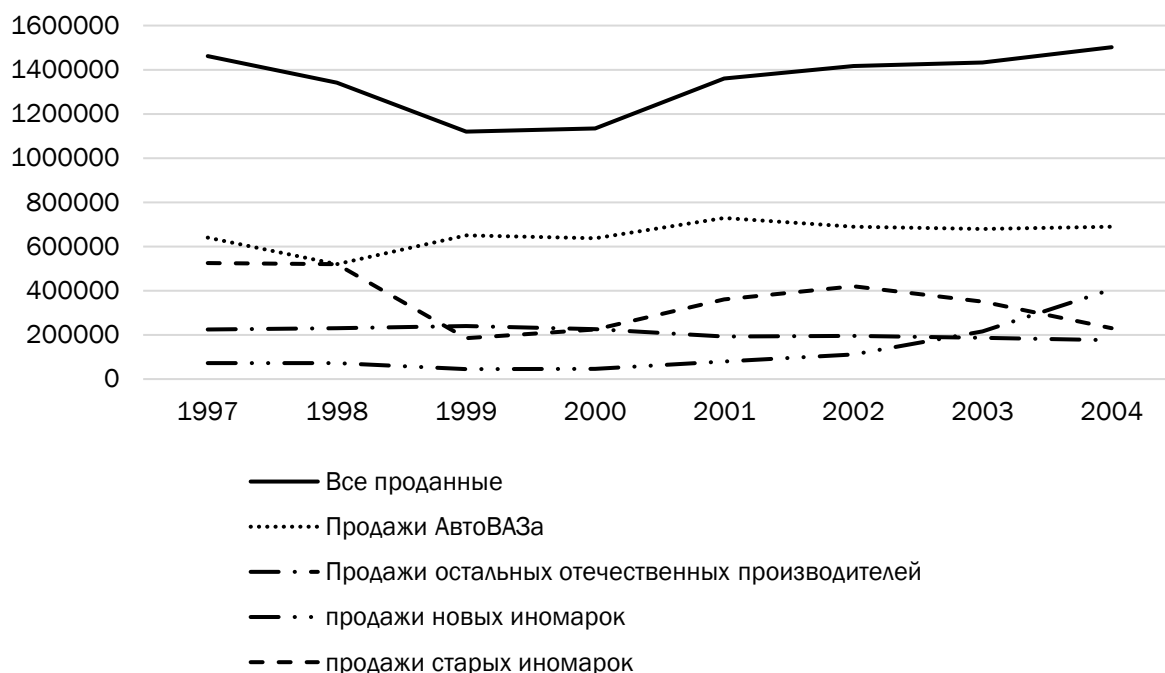


Рис. 2. Изменения объемов продаж разного рода автомобилей в России в 1997–2004 гг., ед.*

* Составлено на основании: Горьковский автомобильный завод. 1929–2006. Люди. События. Факты : энциклопедический справочник / открытое акционерное общество «ГАЗ», Управление корпоративной культуры ; [главный редактор О.И. Наумова]. Нижний Новгород : Кварц, 2006. 608 с.; Федорова М.М., Мурлакова А.К., Медведева Е.В. Исследование динамики продаж новых легковых автомобилей в России с 2008 по 2023 гг. // Молодая инновационная Чувашия: творчество и активность : сборник трудов XXI Всероссийской (национальной) Открытой научной конференции молодежи и студентов, Чебоксары, 21 марта 2024 г. Чебоксары : Политех, 2024. С. 353–356; Струбалин П.В. Корреляционный анализ продаж автомобилей в России (2013–2024 гг.) // Экономические науки. 2025. № 245. С. 469–474.

оставив россиянам за минимальные цены свои налаженные производства, местные предприниматели под видом «локализации», «импортозамещения», «возрождения отечественного производства» заместили ушедших западных производителей китайским автопром двумя способами (их совокупность вполне можно считать вторым фактором современных изменений на авторынке России):

♦ сбор китайских автомобилей из изготовленных в Китае автокомплектов с наклеиванием поверх китайских шильдиков отечественных логотипов (это происходит с «Москвичом-3» (крупноузловая сборка Sehol X4 или JAC JS4), «новыми» моделями ВАЗа, «Автотором», где с 2023 г. собирают китайскую Kaiyi E5, тульский автозавод продолжает собирать китайские Naval Jolion, F7, F7x, Dargo и H9);

♦ превращение собственного производства в придаток китайскому производителю, продавшему лицензию на изготовление у себя

чужой продукции под другим названием («Москвич-6» – лицензионная копия китайского лифтбэка JAC Sehol A5 или Sollers ST6, который собирают во Владивостоке из JAC T6 с российскими шильдиками).

При этом «Москвич-6» в 2 раза дороже китайской оригинальной модели, что крайне снижает его потенциал продаж на российском авторынке. Потому в ряде случаев китайцы выводят оригинальную модель с российского рынка, чтобы не создавать конкуренции. Тем более что кроме Владивостока (бывший завод по сборке Mazda CX-5, CX-9 и 6) производство Sollers ST6 и ST8 (китайский JAC T8 Pro) полным циклом налажено на индустриальной площадке Ульяновского автозавода. Новые заводы, появляющиеся в России, стремятся двигаться в том же направлении – выпускать китайские или электромобили. Таким же способом собираются выпускать липецкий Evolute.

Государство могло вмешаться в этот процесс (и возможность пока сохраняется) и выдать отечественным производителям крупный госзаказ, который потребовал бы от них исключительно национальные автомобили, например для чиновников и военных. Этот фактор мог бы (и должен) сильно повлиять на динамику отечественного авторынка [12].

Обсуждение

Таким образом, полученные результаты исследования свидетельствуют о том, что проблемы современного российского автопрома мало связаны с нынешними санкциями. Скорее наоборот, игнорирование предоставленных санкциями возможностей и становится проблемой.

Автор доказывает, что государство ослабило контроль за производством импортных автомобилей в РФ с 1990-х гг., что привело к быстрому вымещению ими отечественных автомобилей с рынка. Также выявлено, что государство допустило замену в период санкций и ухода иностранных автопроизводителей на новых иностранцев – из Китая вместо возрождения национальной автомобильной промышленности. Автор считает, что не были использованы возможности санкционного периода для выдачи отечественным автопроизводителям крупного и системного госзаказа на разработку и производство автомобилей для чиновников и военных, который мог бы дать автопроизводителям России возможность поднять качество своей продукции и вернуть конкурентные позиции на внутреннем рынке.

Очевидна также и практическая составляющая данного исследования – необходимо принимать правительственные меры по свертыванию крайне опасной в плане зависимости практики выпуска на российских предприятиях китайских автомобилей. Это окончательно уничтожит российский автопром.

Возможные меры, не требующие от государства лишних расходов:

♦ продуманная система льготных и запретительных тарифов и налогов в поддержку производителей национальных автомобилей и направленных против делающих вид, что производят таковые;

♦ неоднократные обращения Президента В.В. Путина к российским чиновникам о необходимости пересесть на российские автомобили должны превратиться в твердое требование. Это даст колоссальный объем заказов для российских автозаводов;

♦ большой заказ государства нашим автозаводам на разные автомобили для Вооруженных сил РФ в неохваченных еще пока сегментах.

Будущее исследование должно быть посвящено поиску путей решения изученной в данном материале проблемы.

Заключение

Очевидно, что проблемы автомобильного производства России – не в нынешних санкциях, которые, наоборот, дали возможность исправить ситуацию. Корни изученной проблемы – на рубеже XX–XXI вв., когда создание в России автосборочных заводов под иностранные модели привело к формированию относительного дешевого и очень конкурентного производства.

Далее, в период начавшихся санкций, отечественные производители, получив контроль за освободившимися оставленными иностранцами производствами должны были существенно улучшить ситуацию, но в силу замещения китайским автопромом ушедших производителей этого не произошло.

Для исправления положения на рынке нужны не запретительные меры по утильбору и продажам в России определенных видов иномарок, а организационные меры по налаживанию логистики внутри автомобилестроительного кластера России и поиск высокотехнологических решений экономического характера.

Список источников

1. Тахтамышева З.Ш., Дзамыхов М.И. Перспективы роста конкурентных преимуществ отечественных предприятий автомобильной промышленности в новых экономических условиях // Наукоедение. 2015. Т.7, № 2 (27).

2. Белов А.С., Карпова Е.Г. Последствия антироссийских санкций для отечественного рынка автомобилестроения // Теория и практика общественного развития. 2022. № 12 (178). С. 16–20.
3. Тимошенко К.Е., Шевченко О.И. Развитие российского автопрома в условиях санкций // Инновационные научные исследования. 2023. № 12-1 (35). С. 69–77.
4. Томпсон Э. Легковые автомобили СССР : Полная история / пер. с англ. К. Ткаченко, В. Брылев. Москва : КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2019. 384 с.
5. История отечественного автомобилестроения / Е.Ю. Прокофьева, С.В. Голосилов, А.С. Ряжев [и др.] ; под ред. Л.В. Храмкова, Н.Н. Щербакова. Тольятти : Тольяттинский государственный университет, 2007. 143 с.
6. Канунников С.В. Отечественные легковые автомобили. 1896–2000 гг. 2-е изд. Москва : Книжное издательство «За рулем», 2009. 504 с.
7. Канунников С., Шелепенков М. Полная история автомобилей России и СССР. Легковые автомобили. Малый класс. Ч. 1. Тула : Борус-Принт, 2024. 592 с.
8. АвтоВАЗ между прошлым и будущим. История Волжского автомобильного завода. 1966–2005 гг. / С.В. Журавлев, М.Р. Зезина, Р.Г. Пихоя, А.К. Соколов ; под ред. Р.Г. Пихои. Москва : Изд-во РАГС, 2006. 720 с.
9. Горьковский автомобильный завод. 1929–2006. Люди. События. Факты : энциклопедический справочник / открытое акционерное общество «ГАЗ», Управление корпоративной культуры ; [главный редактор О.И. Наумова]. Нижний Новгород : Кварц, 2006. 608 с.
10. Федеральная служба государственной статистики : официальный сайт. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 02.10.2025).
11. Федорова М.М., Мурлакова А.К., Медведева Е.В. Исследование динамики продаж новых легковых автомобилей в России с 2008 по 2023 гг. // Молодая инновационная Чувашия: творчество и активность : сборник трудов XXI Всероссийской (национальной) Открытой научной конференции молодежи и студентов, Чебоксары, 21 марта 2024 г. Чебоксары : Политех, 2024. С. 353–356.
12. Струбалин П.В. Корреляционный анализ продаж автомобилей в России (2013–2024 гг.) // Экономические науки. 2025. № 245. С. 469–474.
13. Коммерсант Деньги. 2001. 13 июня.
14. Фаминский И.П. Мировое хозяйство: динамика, структура производства, мировые товарные рынки (вторая половина XX – начало XXI в.) : учебное пособие. Москва : Магистр, 2007. 670 с.

References

1. Takhtamysheva Z.S., Dzamykhov M.I. Prospects for the growth of competitive advantages of domestic automotive industry enterprises in new economic conditions // Science Studies. 2015. Vol.7, No. 2 (27).
2. Belov A.S., Karpova E.G. Consequences of anti-Russian sanctions for the domestic automotive market // Theory and practice of social development. 2022. No. 12 (178). Pp. 16–20.
3. Timoshenko K.E., Shevchenko O.I. Development of the Russian automotive industry in the context of sanctions // Innovative scientific research. 2023. No. 12-1 (35). Pp. 69–77.
4. Thompson E. Passenger cars of the USSR : A complete history / transl. from English by K. Tkachenko, V. Brylev. Moscow : KoLibri, ABC-Atticus, 2019. 384 p.
5. The history of the domestic automotive industry / E.Yu. Prokofiev, S.V. Golosilov, A.S. Ryazhev [et al.] ; ed. by L.V. Khramkov, N.N. Shcherbakov. Togliatti : Togliatti State University, 2007. 143 p.
6. Kanunnikov S.V. Domestic passenger cars. 1896–2000. 2nd ed. Moscow : "Za Rulem" Book Publishing House, 2009. 504 p.
7. Kanunnikov S., Shelepenkov M. The complete history of cars in Russia and the USSR. Passenger cars. Small class. Part 1. Tula : Borus-Print, 2024. 592 p.
8. AvtoVAZ between the past and the future. The history of the Volga Automobile Plant. 1966–2005 / S.V. Zhuravlev, M.R. Zezina, R.G. Pihoya, A.K. Sokolov ; ed. by R.G. Pihoya. Moscow : RAGS Publishing House, 2006. 720 p.
9. Gorky Automobile Plant. 1929–2006. People. Events. Facts : an encyclopedic reference / Open Joint-Stock Company "GAZ", Department of Corporate Culture ; [chief editor O.I. Naumova]. Nizhny Novgorod : Quartz, 2006. 608 p.
10. Federal State Statistics Service : official website. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (date of access: 02.10.2025).

11. Fedorova M.M., Murlakova A.K., Medvedeva E.V. A study of the dynamics of sales of new passenger cars in Russia from 2008 to 2023 // Young innovative Chuvashia: creativity and activity : proceedings of the XXI All-Russian (National) Open Scientific Conference of Youth and students, Cheboksary, March 21, 2024. Cheboksary : Polytech, 2024. Pp. 353–356.

12. Strubalin P.V. Correlation analysis of car sales in Russia (2013–2024) // Economic sciences. 2025. No. 245. Pp. 469–474.

13. Kommersant Money. 2001. June 13.

14. Faminsky I.P. World economy: dynamics, structure of production, world commodity markets (the second half of the XX – beginning of the XXI century.) : textbook. Moscow : Magister, 2007. 670 p.

Информация об авторе

З.Г. Алексушин – аспирант кафедры региональной экономики и управления Самарского государственного экономического университета.

Information about the author

Z.G. Aleksushin – postgraduate student of the Department of Regional Economics and Management of the Samara State University of Economics.

Статья поступила в редакцию 01.12.2025; одобрена после рецензирования 15.12.2025; принята к публикации 09.06.2026.

The article was submitted 01.12.2025; approved after reviewing 15.12.2025; accepted for publication 09.06.2026.