



2050 SONAR

## НАЗАД В ПРОШЛОЕ

*Последствия санкций для российского автопрома.*



«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)





[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)



**Автор доклада — руководитель направления политэкономических исследований Лизан Иван Юрьевич. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto:lizan@sonar2050.org). Страница автора:**

[www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan](http://www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan)



**Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. E-mail: [uralov@sonar2050.org](mailto:uralov@sonar2050.org)**



**Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto:lizan@sonar2050.org)**



**«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»**



**Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12**



**Директор — Боков Василий Сергеевич. E-mail: [vb@sonar2050.org](mailto:vb@sonar2050.org)**

## Оглавление

Введение.....	4
Автопром и бюрократия: до и после СВО .....	4
Сборочные производства минус локализация.....	11
Авторынок: назад в 1990-е.....	22
Выводы .....	26

# Введение

В России к отечественному автопрому относятся примерно, как и к футболу: с причудливой смесью из надежды и разочарования, сменяющих друг друга, но непременно с сохранением веры в светлое будущее.

В 2022 году эта вера чуть не погибла: сборочные производства остановились, автоконцерны ушли, объёмы производства на предприятиях АвтоВАЗ, УАЗ, КамАЗ и ГАЗ упали, авторынок откатился до показателей 1990-х годов. Вместо привычных «корейцев», «японцев», «европейцев» и «американцев» желающим сменить своего «железного коня» пришлось присматриваться к незнакомым «китайцам» либо переплачивать за параллельный импорт. Количество проблем у автопрома было зашкаливающим.

Но уже с ноября 2022 года заводы стали менять собственников и перезапускаться. К концу 2023 года практически у всего, чем когда-либо владели иностранные автоконцерны и производители автокомпонентов в России, появились новые хозяева. Заводы вновь заработали, но цены на автомобили улетели в стратосферу, а локализация на сборочных заводах (не считая отечественных предприятий полного цикла) упала ниже плинтуса.

Этот доклад — систематизация всего, что произошло с российским автопромом в минувшие два года.

В докладе не будет обсуждения достоинств и недостатков каждой модели — об этом сняты десятки часов роликов на профильных каналах в YouTube, не будет уделено внимание производству общественного транспорта (эта тема достойна отдельного доклада). Речь пойдёт о легковых автомобилях, грузовиках и лёгком коммерческом транспорте (LCV).

В центре внимания — трансформация подходов бюрократии к автомобильной промышленности (раздел «Автопром и бюрократия»), судьба сборочных производств (раздел «Сборочные производства минус локализация»), а также перемены на автомобильном рынке (раздел «Авторынок: назад в 1990-е»).

## Автопром и бюрократия: до и после СВО

Ещё в начале «нулевых» в России была сделана ставка на местное производство автомобилей. Так, в 2005 году в законодательстве появился<sup>1</sup> термин «промышленная сборка» как система серийного производства на основе технологических процессов, обеспечивающих проектные производственные мощности не менее 25 тыс. единиц в год при двухсменном режиме работы. В технологические процессы включили:

- сварку, окраску и сборку кузова;
- монтаж оборудования салона;
- монтаж силового агрегата, рулевого механизма, передней и задней подвески, выпускной системы;
- монтаж электрооборудования, элементов подвески;
- монтаж элементов экстерьера;
- обязательное проведение контрольных испытаний готовых моторных транспортных средств.

---

<sup>1</sup> Приказ Минэкономразвития России № 73, Минпромэнерго России № 81, Минфина России № 58н от 15.04.2005 (ред. от 07.12.2017) "Об утверждении Порядка, определяющего понятие "Промышленная сборка" и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов". // «Консультант плюс». 2005. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_53087/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_53087/)

Этот режим позволял автопроизводителям вводить в Россию автокомпоненты по низким или и вовсе нулевым пошлинам. Тогда стояла задача насытить внутренний рынок автомобилями, а концерны привлекала потенциальная безграничная ёмкость российского рынка — до 2008 года он бурно рос.

После 2008 года рост прекратился, а рынок России был насыщен иномарками, конкурирующими с продукцией АвтоВАЗа. Шаг за шагом правительство ужесточало требования к промышленной сборке: с 25 тыс. автомобилей до 250–300 тыс. машин, позднее к требованиям добавили заключение специального инвестиционного контракта. На заключение СПИК с повышением локализации производства через выпуск в России моторов, трансмиссий, мостов и так далее автоконцерны пошли не по своей воле. Им пришлось это сделать после того, как федеральное правительство в 2009 году ввело утилизационный сбор на автомобили.

Инструмент позиционировался как средство защиты экологии и предотвращения массового завоза в Россию подержанных автомобилей после вступления России в ВТО с одновременным снижением таможенных пошлин (требование организации).

Сперва сбор уплачивали лишь импортёры, однако в 2013 году ЕС подал против России иск в ВТО, к которому присоединились Бразилия, Китай, Индия, Норвегия, Республика Корея, США, Турция, Украина и Япония. Из-за иска в ВТО в закон об утилизационном сборе были внесены поправки. Они распространили требование об уплате пошлин и на автосборочные предприятия, расположенные в России и других странах Таможенного союза. Одновременно с этим для российских предприятий были введены субсидии, сопоставимые с размером сбора.

---

*В итоге утилизационный сбор стал альтернативой пошлинам и превратился в механизм принуждения автоконцернов к локализации: сбор собирали со всех производителей и импортёров автомобилей, но возвращали тем, кто обеспечивал необходимый уровень локализации, оцениваемый в баллах.*

---

Но баллы и СПИК никак не приблизили Россию к созданию суверенного автопрома: национальные сборочные производства вплоть до начала СВО развивались как часть глобального рынка. На нём автоконцерны сделали ставку на кооперацию и создание заводов, выпускающих мелкие, но не менее важные, чем мосты и двигатели, запчасти миллионами экземпляров, что позволяло обеспечивать минимальную стоимость конечного изделия, компенсируя затраты на логистику. В итоге с началом СВО, когда эти кооперационные связи разорвали санкциями, отключением России от международной финансовой системы и принуждением автоконцернов к корпоративным бойкотам, оказалось, что даже при наличии двигателя автомобиль всё равно не построить. Без «золотника» — датчиков, подъёмников, системы ABS и ESP, а также подушек безопасности автомобиля и десятков прочих изделий — собрать автомобили невозможно.

Для возврата утилизационного сбора из федерального бюджета автомобиль должен набрать определённое количество баллов локализации. Сварка и окраска в сумме дают 900 баллов.

Осенью 2023 года на компенсации могли рассчитывать лишь автомобили АвтоВАЗа. Haval Jolion под компенсации не попадал, но завод тогда сообщал, что добрать недостающее количество баллов не составит труда.

А производства этих изделий в России просто не было: у автоконцернов были свои заводы в других странах и кооперация, а чиновники почему-то категориями технологического суверенитета не думали вплоть до августа 2022 года. Подавляющее большинство инвестиций в российский автопром приходилось на сборочные производства, а не на заводы автокомпонентов. В 2016–2021 годах 80%

инвестиций приходились на сборочные производства и лишь 20% — на выпуск автокомпонентов, тогда как в странах с развитым автопромом соотношение было в районе 50:50.

<b>Иностраные заводы по производству автокомпонентов в России</b>	
<b>Завод</b>	<b>Примечание</b>
<b>Magna</b>	<p>Активы канадской Magna в РФ включали<sup>2</sup> производственные площадки в крупнейших автокластерах — Петербурге, Нижнем Новгороде, Калуге и Набережных Челнах. Компания поставляла пластиковые, металлические детали и сиденья крупнейшим производителям автомобилей в РФ. Компания — один из крупнейших поставщиков автокомпонентов с возможностью производства автомобилей по полному циклу.</p> <p>Заводы за 15 млн купила неизвестная на рынке компания «Е-мобиль», которая может быть связана с бывшим главой УВЗ Олегом Сиенко.</p>
<b>Faurecia</b>	<p>Faurecia — один из крупнейших<sup>3</sup> в мире производителей интерьеров и выхлопных систем — приняла решение об уходе из РФ в начале 2023 года. Главными покупателями продукции группы были альянс Renault-Nissan АвтоВАЗ, а также Hyundai/Kia с Volkswagen и ПСМА. Это «Форесия Интериор Луга» (Ленобласть), «Форесия Интериор Тольятти», «Форесия автомобильные решения», «Форесия Аутомотив Девелопмент» (Калуга), «Форесия экологичные решения» и «Хелла».</p> <p>Активы компании перешли топ-менеджерам.</p>
<b>Johnson Matthey<sup>4</sup></b>	<p>Johnson Matthey — лидер на рынке автомобильных катализаторов в мире. Завод автомобильных катализаторов в Красноярске был открыт в 2008 году. Мощность предприятия — 1 млн каталитических нейтрализаторов, рядом с заводом находится «Красцветмет» — поставщик сырья.</p> <p>До кризиса на локальный выпуск Johnson Matthey приходилось около 20% рынка каталитических нейтрализаторов в РФ. Ещё треть рынка занимал «Экоальянс» (входит в группу «Росатом»), на импорт приходилось 40–45%.</p> <p>Завод перешёл в собственность менеджеров.</p>
<b>Valeo<sup>5</sup></b>	<p>У французской Valeo в России было два юрлица: «Валео Сервис» (ВСП) и «Валео Технолоджис» (ВТП). В 2022 году тольяттинский филиал по производству автокомпонентов группы «термальных систем» приостановил работу, но самарский филиал по производству компонентов для трансмиссии продолжал работу — завод поставляет продукцию АвтоВАЗу, который назван крупнейшим покупателем.</p> <p>Компания продала бизнес НПК «Автоприбор». Компания выпускает компоненты во Владимире, специализируясь на электронике. Ряд комплектующих поставляется, в том числе, на АвтоВАЗ.</p>
<b>Nokian<sup>6</sup></b>	<p>Основной актив Nokian Tyres в РФ — завод во Всеволожске (Ленобласть) мощностью 17 млн шин в год. Весь рынок легковых шин РФ в последние годы составлял около 30–40 млн штук в год. В 2021 году на Россию приходилось 20% продаж Nokian и 80% выпуска.</p>

<sup>2</sup> Magna сдала последнюю карту. Неизвестная компания купила активы канадского производителя в РФ. «Коммерсант». 2023. 11 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6150018> // «Коммерсант». 2023. 16 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6161278>

<sup>3</sup> Faurecia локализовала покупателей. Российские заводы автокомпонентов может купить местный менеджмент

<sup>4</sup> Johnson Matthey нейтрализовался из России. Компания продала завод автокатализаторов менеджменту. // «Коммерсант». 2023. 18 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6162659>

<sup>5</sup> Трансмиссия близится к завершению. Valeo продает бизнес в РФ «Автоприбору». // «Коммерсант». 2023. 18 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6171421>

<sup>6</sup> Nokian спустила шину. Власти РФ разрешили финской компании продать активы «Татнефти» по сниженной цене. // «Коммерсант». 2023. 14 марта. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5874876>

	<p>Экспорт шин из России в Европу и Северную Америку прекратился в июле прошлого года.</p> <p>Завод продан на треть дешевле рыночной цены компании «Татнефть».</p>
<b>Bosch<sup>7</sup></b>	Bosch в России производил свечи зажигания на заводе в Энгельсе. Но в апреле 2023 года активы немецкой группы приобрел холдинг S8 Capital Армена Саркисяна.
<b>Continental<sup>8</sup></b>	Завод мощностью 4 млн шин в год вместе с компанией-дистрибьютором в Калужской области купила S8 Capital после того, как производитель шин решил уйти из России в марте 2023 года.
<b>Schaeffler<sup>9</sup></b>	<p>Завод Schaeffler («Шэффлер Рус», зарегистрирован в Ульяновске в ноябре 2012 года, 100% принадлежал немецкому холдингу Schaeffler) начал свою работу в октябре 2014 года. Завод занимался производством подшипников для автомобильного и железнодорожного транспорта, а также других автокомпонентов.</p> <p>Новый собственник ульяновского завода по производству автокомпонентов «Шэффлер Рус» — компания «ПромАвтоКонсалт» — намерен восстановить прежние поставки на заводы группы ГАЗ и в РЖД.</p>
<b>Michelin</b>	Французский производитель шин приостановил производство на своём заводе в Мособласти в марте 2022 года. Завод продан дистрибьютору продукции компании, ООО «Пауэр Интернэшнл Тайрс». Предприятие будет выпускать до 2 млн шин под марками Selna и Farlight.
<b>Lear<sup>10</sup></b>	<p>Завод «Лир» в Волоколамске Московской области начал работу в 2005 году, выпускал электронные жгуты. В 2009 году запущена промплощадка Lear в Калуге, где осуществлялась сборка комплектов автомобильных сидений для заводов «Фольксваген Груп Рус» и «ПСМА Рус», а также изготовление компонентов для сидений из пенополиуретана. На предприятиях компании трудились около 1 тыс. человек.</p> <p>Американская компания решила уйти с российского рынка в январе 2023 года, но сведений об уходе спустя год по-прежнему нет.</p>
<b>Benteler</b>	<p>ООО "Бентелер Аутомотив" — завод по производству автомобильных компонентов в г. Калуга, первое в России и 69-е в мире предприятие международного концерна BENTELER. Производство на предприятии ведётся методом холодной штамповки, сварки, окраски и конвейерной сборки. Начиная с 2010 года, завод поставляет модули подвески на завод Volkswagen Group Rus.</p> <p>Новостей о предприятии нет, однако на HH нет ни одной вакансии для данного завода. Ни слова о заводе нет и на сайте компании.</p>

*И если посмотреть на то, что производили иностранные производители автокомпонентов в России, то выпускались, в первую очередь, тяжёлые и габаритные изделия, перевозка которых серьёзно сказалась бы на их конечной стоимости. Впрочем, это более чем разумно с экономической точки зрения. Производство важной «мелочи» к тому моменту было отлажено на европейских заводах автоконцернов.*

<sup>7</sup> Заводы Bosch в Саратовской области перешли в собственность российской компании. // IXBT. 2023. 29 апреля. URL: <https://www.ixbt.com/news/2023/04/29/zavody-bosch-v-saratovskoj-oblasti-pereshli-v-sobstvennost-rossijskoj-kompanii.html>

<sup>8</sup> Производитель шин Continental продал российские активы. // РБК. 2023. 22 мая. URL: <https://www.rbc.ru/business/22/05/2023/646b32179a7947498cf4ee1c>

<sup>9</sup> Schaeffler прибавит «ГАЗу». Ульяновский производитель автокомпонентов с новым собственником расширит географию поставок. // «Коммерсант». 2024. 30 января. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6479706>

<sup>10</sup> Производитель автокресел Lear продает заводы в России. // «За рулём».

Уход автоконцернов из России привёл к массе негативных последствий:

1. Были остановлены все автосборочные производства, кроме китайского «Хавайла» в Тульской области.
2. С дефицитом автокомпонентов столкнулись российские автопроизводители (АвтоВАЗ, УАЗ, ГАЗ, КамАЗ), которые за 20 лет выстроили кооперацию с технологическими партнёрами (Daimler в случае с КамАЗ или Renault применительно к АвтоВАЗ).

## Системы ABS и ESP

До СВО антиблокировочные тормозные системы (ABS) и системы электронного контроля устойчивости (ESP) в России производил самарский завод Bosch (Роберт Бош Самара), однако в 2022 году производство было остановлено, а в июне предприятие было приобретено ФГУП НАМИ. Новый владелец планирует запустить производство вновь только в 2024 году, а выйти на проектные мощности — в 2025 году.

Но 7 июля 2023 года на заводе «Итэлма» в Костроме запустили первое российское производство систем ABS и ESP для легковых автомобилей.

Объём производства ABS и ESP составит 850 тысяч штук в год, а со временем вырастет до 1,2 млн штук в год. Системы производят по лицензии, включающей весь пакет конструкторской и технической документации и ПО. К 2026 году степень локализации блоков ABS и ESP вырастет с текущих 25% до 75%. Пока основным заказчиком систем является АвтоВАЗ.

Системы ABS и ESP для грузовых автомобилей и автобусов разрабатывает белорусский холдинг «БелОМО» на средства льготного кредита, выделенного Россией в ноябре 2022 года.

Как следствие, на рынке возник острый дефицит автомобилей, на заводах — автокомпонентов, которые, оказалось, неоткуда брать, кроме как из Китая, с которым ещё предстояло наладить взаимодействие. Всё это привело к росту цен на запчасти для автомобилей (пришлось везти по параллельному импорту), а также готовые автомобили — российские производители в силу недостаточных объёмов производства и зависимости от импортных автокомпонентов просто не смогли удовлетворить внутренний спрос. Автомобильные санкции со стороны ЕС, США и Японии сделали автомобили от автоконцернов недоступными, парализовали работу автодилеров, на время выдвинув на первый план частников, которые стали ввозить в Россию автомобили из КНР напрямую или по параллельному импорту.

2022 год целиком и полностью стал годом потрясений: концерны остановили работу сборочных производств, но продолжили платить заработные платы в России, опасаясь бросить заводы под угрозой последствий со стороны федерального правительства и надеясь найти способ решения проблемы, которая обернулась бы «дырами» в их финансовых отчётах.

Власти в решение проблем автозаводов включились практически сразу, а в кабинетах чиновников стали искать ответ на вопрос «Что делать?».

---

*Ответом на него стала стратегия развития автопрома до 2035 года<sup>11</sup>, которую опубликовали для ознакомления 19 августа 2022 года, а приняли 28 декабря того же года. Лейтмотив документа — обеспечение технологического суверенитета России.*

---

<sup>11</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 г. № 4261-р. // «Правительство России». 2022. 28 декабря. URL: <http://government.ru/docs/all/145481/>



Под технологическим суверенитетом в автопроме чиновники подразумевают:

- производство в России ключевых автокомпонентов по полному циклу (автоматические коробки передач, системы двигателей, электронные компоненты, системы полного привода, системы безопасности, компоненты и системы электрических автомобилей);
- удовлетворение собственных потребностей в автомобилях за счёт выпуска машин с локализацией не менее 80%.

Заодно — этому моменту в стратегии уделено особое внимание — власти планируют направить «основную часть денежных средств (включая бюджетное софинансирование) на разработку автомобилей с перспективными видами силовой установки (электрические, гибридные автомобили, автомобили на водородных топливных элементах) и компонентов к ним. Плюс ставится задача по ежегодному выпуску 217 тыс. электромобилей к 2030 году и создание 72 тыс. зарядных станций.

Достичь этих целей планируется за счёт масштабных вложений со стороны инвесторов, предприятий автопрома и государства. Потребность в инвестициях оценена в 2,7 трлн рублей в период с 2023 по 2035 годы, или по 225 млрд рублей ежегодно.

---

*От предприятий автопрома потребуют вкладывать в НИОКР не 0,2–0,5% выручки в год, а 3–4%. В производство автокомпонентов хотят вложить к 2035 году 190 млрд рублей против 48–72 млрд рублей в период с 2015 по 2021 годы. В свою очередь, государство обязуется инвестировать в поддержку производства 500–600 млрд рублей до 2035 года и примерно столько же — на поддержку экспорта. Для сравнения: с 2016 по 2021 годы государство вложило в автопром 387 млрд рублей.*

---

Кроме того, в Минпромторге хотят<sup>12</sup> пересмотреть требования локализации по 719-му постановлению для автоэлектроники, в том числе электронным блокам управления (ЭБУ) двигателя. По новому подходу с 2026 года у автоконцернов начнут отнимать часть баллов локализации, если не будет использоваться российская микроэлектроника. Проще говоря, власти хотят заставить автопроизводителей локализовать в России электронные блоки — их доля в себестоимости автомобиля в период с 2000 по 2020 годы выросла с 20% до 40%. Кроме того, 1 июня 2023 года замглавы Минпромторга Василий Шпак оценивал<sup>13</sup> стоимость проекта по импортозамещению ПО в автопроме в 4,4 млрд рублей.

Однако это всё планы. Реалии к началу октября, по оценке Минпромторга, выглядели куда менее радужно. Автосборочные заводы можно сразу выводить за скобки — их локализация околонулевая. 8 ноября Минпромторг пересмотрел подходы к локализации в автопроме, скорректировав<sup>14</sup> постановление правительства № 719 от 2015 года, сместив акценты с обработки, сборки, проведения испытаний и установки сложных автомобильных систем в пользу локализации производства элементной базы для них (субкомпонентов 2–3 уровней).

Максимальный балл — 7 000. С 2021 года для доступа к госзакупкам автомобиль должен набирать не менее 3 200 баллов по локализации. С января 2023 года порог должен был быть повышен до 4 500 баллов, но в итоге повышение сдвинули на январь 2024 года. Для допуска к льготному автокредитованию нужно набрать 1,6 тыс. баллов (при условии стоимости автомобиля до 2 млн рублей).

---

<sup>12</sup> Автомобили русифицируют подетально. Минпромторг ужесточает требования к локализации электроники. // «Коммерсант». 2023. 9 октября. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6265844>

<sup>13</sup> В Минпромторге оценили импортозамещение ПО в машиностроении в 39,7 млрд рублей. // «Интерфакс». 2023. 1 июня. URL: <https://www.interfax.ru/business/904278>

<sup>14</sup> Минпромторг пересмотрел подходы к локализации в автопроме. // «Ведомости». 2023. 8 ноября. URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2023/11/08/1004629-minpromtorg-peresmotrel-podhodi-k-lokalizatsii-v-avtoprome>

## Уровень локализации российских автомобилей<sup>15</sup>

Модель	Сентябрь 2022 года	Июль 2023 года	Примечание
<b>АвтоВАЗ</b>			
Lada Granta	3741	5135	+919 баллов за НИОКР
Niva Legend	3870	5216	+775 баллов за НИОКР
Niva Tavel	4156	5196	+775 за НИОКР
<b>УАЗ</b>			
УАЗ Hunter	2920–3190	2854	Без перемен либо незначительное снижение
УАЗ Profi	2950	2809	
Patriot	2880	2809	
«Буханка»	2704-2939	2654-2854	
<b>ГАЗ</b>			
Газель Next, дизельный фургон	3209	3361	Незначительное повышение
<b>Haaval</b>			
Jolion	1300	1630	Рост за счёт телематики, колёс, шин и ЛКМ, а также 1 000 баллов за НИОКР

К приведённой выше таблице необходимо добавить пару примечаний.

Как видно, уровень локализации вырос только у АвтоВАЗа и Haaval, но преимущественно за счёт затрат на НИОКР. Предприятия получают по 400 баллов за каждый 1% от общей выручки, потраченный на НИОКР. По сути, эти баллы АвтоВАЗ получит авансом за будущий рост локализации после того, как его инвестиции принесут плоды. Локализация машин от УАЗа существенных изменений не претерпела, у ГАЗа немного выросла.

Новая система оценки локализации не учитывает белорусские компоненты как российские — баллы за их использование не начисляются. А в 2022 году объём поставок белорусских автокомпонентов в Россию вырос на 50%.

Реальный уровень локализации выше приведённой Минпромторгом оценки, так как система подтверждения является сложным бюрократическим процессом и занимает большое количество времени.

**Процесс локализации автокомпонентов, которые не производились в России, растянется на 2 года — 5 лет, в зависимости от сложности. Поэтому оценить достаточность усилий по локализации пока не представляется возможным. Однако о ней в контексте каждого завода речь пойдёт в следующей главе данного доклада.**

А пока чиновники явно «хитрят» с балльной системой в госзакупках. В октябре 2023 года модели Haaval (за исключением все того же М6) попали в список автомобилей, которые Минпромторг рекомендовал<sup>16</sup> для приоритетного использования государственными и муниципальными служащими в

<sup>15</sup> Что произошло с локализацией отечественных автомобилей после ухода иностранцев. // «Ведомости». 2023. 3 октября. URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2023/10/03/998383-cto-proizoshlo-s-lokalizatsiei-otchestvennih-avtomobilei>

<sup>16</sup> Минпромторг перечислил автобренды для чиновников. // «Мотор.ру». 2023. 20 октября. URL: <https://motor.ru/news/minpromtorg-20-10-2023.htm>

\* Инсайдер – продавец автозапчастей: «Наш русский автослесарь пока не знает, куда и как лезть в «китайца». // «Бизнес Онлайн». 2024. 13 января. URL: <https://m.business-gazeta.ru/article/619690>

служебных целях. Помимо Haval, в перечне присутствует весь модельный ряд Lada (Vesta, Vesta SW Cross, Granta, Niva Travel, Niva Legend), УАЗа, Aurus, «Москвича» и Eolute. Как видно, автомобили нужны, откладывая их закупки нельзя, поэтому пришлось закупать и те, что явно не дотягивали по уровню баллов.

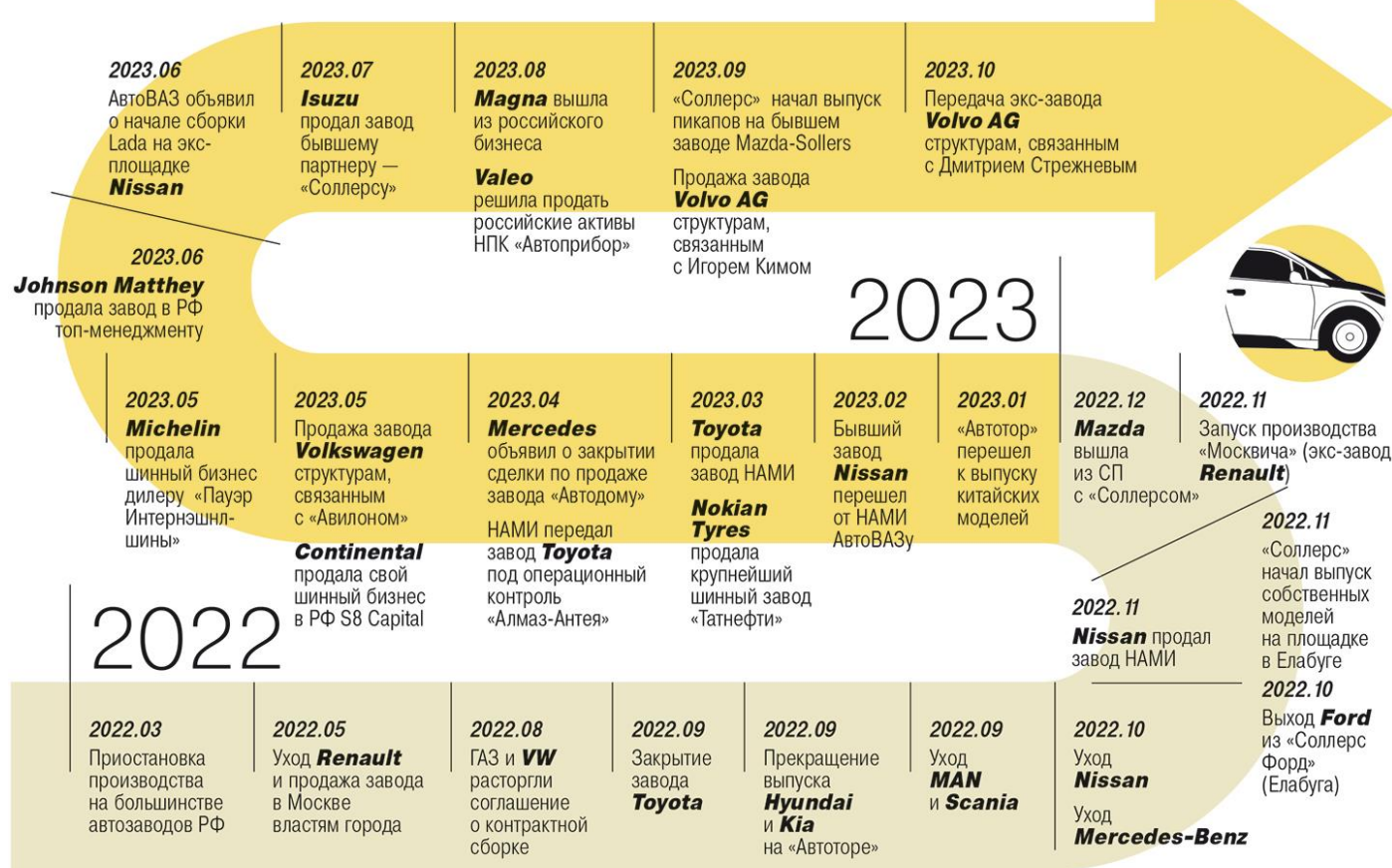
В льготном автокредитовании участвуют<sup>17</sup> автомобили АвтоВАЗа и Haval (с сентября 2022 года). Если в Санкт-Петербурге запустят бывший завод Hyundai (ХММР, а теперь — «Автомобильный завод АГР») и начнут собирать автомобили из оставшихся там комплектов, то Hyundai Solaris/Creta и Kia Rio также получат шанс на включение в программу льготного автокредитования.

## Сборочные производства минус локализация

С ноября 2022 года началась череда продаж сборочных производств. Их по бросовым ценам покупал государственный НАМИ, а также бывшие автодилеры. Быстрее всех сориентировались сборочные производства, не связанные глубокими связями с ушедшими концернами и, соответственно, не обладавшие высокой локализацией производства («Соллерс» на площадке в Набережных Челнах, «Автотор» в Калининграде). Дольше всех решали корейцы с Hyundai.

НАМИ — Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт.

### КАК ПРОИСХОДИЛ ВЫХОД ИНОСТРАННЫХ КОНЦЕРНОВ ИЗ РФ И КТО ПОКУПАЛ ИХ ЗАВОДЫ



<sup>17</sup> Haval остался своим в России. Компания повысила локализацию модели Jolion. // «Коммерсант». 2024. 14 февраля. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6509473>

При этом ни одному китайскому производителю в 2022–2023 годах не приглянулся ни один российский автозавод. Во-первых, непонятно, зачем — рынок России по меркам Китая небольшой. Кого он интересовал («Хавейл»), тот на нём уже обосновался, остальным выгоднее продавать уже готовые автомобили, не утруждая себя локализацией и прочей головной болью.

Mercedes-Benz уход из России обошёлся в 2 млрд евро убытков.

Во-вторых, сказался фактор санкций — под ними оказался весь российский автопром. На этом фоне взаимодействие с ним чревато вторичными санкциями, ущерб от которых многократно превышает потенциальную выгоду. Для понимания: по итогам 2023 года КНР стала <sup>19</sup> мировым лидером по производству автомобилей, обогнав Евросоюз в два раза.

Под санкциями США — АвтоВАЗ, «Соллерс» и «Москвич», а также КамАЗ и ГАЗ.

В-третьих, российский рынок для китайских компаний — рынок неизвестный и непонятный. Для его изучения и понимания понадобится время и явно больше, чем два-три года. Кроме того, китайские компании опасаются возвращения на российский рынок ушедших автоконцернов, чья продукция привычнее для россиян.

Поэтому китайцы выжидают, предпочитая зарабатывать на России деньги без каких-либо дополнительных обязательств. Решать проблемы сборочных производств пришлось чиновникам, а на роль спасителей претендовали лишь российские бизнесмены, каждый из которых сам договаривался с китайцами, подыскивая себе партнёров.

*До начала СВО в России действовало 21 сборочное производство автомобилей — легковых, грузовых и LCV — различной степени локализации. Для этих заводов по-прежнему используют старые названия, например «завод Рено», однако к ушедшим из России автоконцернам эти предприятия уже не имеют никакого отношения. Предприятия проданы, поэтому для удобства автор будет использовать их новые названия, а также указывать место расположения предприятия.*

## Автозаводы России

### АвтоВАЗ

#### Тольятти

В 2022 году завод в Тольятти работал из 12 месяцев всего девять, а объёмы производства сократились на 46% — до 188 тыс. автомобилей. К началу 2023 года вернулись только три модели — «Гранта», «Нива Legend» и «Нива Travel», причём только в урезанных комплектациях.

В 2023 году ситуация пошла на поправку: производство выросло до 374 тыс. автомобилей, что стало рекордным показателем за последние 10 лет. К концу года в производственной гамме находились 16 модификаций, при этом было возобновлено производство 16-клапанных двигателей, а все модели были переведены на стандарт Евро-5. Было локализовано и/или замещено более 1 200 деталей, узлов и материалов, которые ранее импортировались из недружественных стран. Команда АвтоВАЗа увеличилась до 34,5 тысячи человек, а в целом по Группе АвтоВАЗ — до 43 тысяч. В 2023 году марка LADA нарастила долю

<sup>18</sup> Санкционная сборка. Каких инвесторов удалось найти российским автозаводам. // «Коммерсант». 2023. 22 декабря. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6413764?>

<sup>19</sup> Китай установил рекорд по выпуску автомобилей, обогнав Европу. // РИА Новости. 2023. 12 декабря. URL: <https://ria.ru/20231212/avto-1915207793.html>

	<p>на российском автомобильном рынке и достигла рекордных за последние 20 лет показателей — около 35%.</p> <p>В 2024 году АвтоВАЗ планирует запустить LADA Vesta с новым силовым агрегатом (1,8 EVO и автоматической трансмиссией), возобновить выпуск LADA Largus и начать производство e-Largus в Ижевске. С сентября 2024 года начнутся продажи Lada Aura — удлинённой на 25 см версии «Весты». Также до конца этого года АвтоВАЗ обещает вернуть на свои автомобили всё утраченное после начала СВО оборудование.</p> <p>На 2025 год намечен запуск в серию машины LADA Iskra (машина класса В чуть крупнее «Гранты», но поменьше «Весты»).</p> <p>Годовая мощность<sup>20</sup> конвейера АвтоВАЗа только в Тольятти — полмиллиона автомобилей.</p>
<b>«Лада Запад Тольятти»</b>	<p>Бывший завод СП GM-АвтоВАЗ, который последний выкупил в 2019 году после ухода GM из России в 2015 году. На заводе выпускали Chevrolet Niva. Теперь завод простаивает. Обе Niva — Legend и Travel (модернизированная версия Chevrolet Niva) — производят на основной площадке автозавода в Тольятти. «Запад-Тольятти» могут запустить, но лишь после выхода на полную мощность всех площадок АвтоВАЗа в Ижевске и Санкт-Петербурге. Скорее всего, этот момент не наступит никогда.</p>
<b>Ижевск</b>	<p>На заводе производили Lada Vesta, сборку которых после начала СВО перенесли в Тольятти. На заводе будут собирать<sup>21</sup> обычные и электрические версии автомобиля «Ларгус» с максимальной локализацией производства. Тестовую версию электрического «Ларгуса» собрали в декабре 2023 года, в серию «Ларгусы» пойдут в мае 2024 года. Для АвтоВАЗа завод стал бременем, его полную загрузку будет очень сложно обеспечить.</p> <p>Кроме того, в 2024 году на заводе планируют начать производство китайских автомобилей, однако никакой конкретики нет, а пребывание АвтоВАЗа в санкционном списке США делает подобную перспективу крайне туманной.</p>
<b>Санкт-Петербург</b> <b>XCITE</b>	<p>На заводе собирали автомобили Nissan, но после ухода японской компании завод был продан за 1 рубль ФГУП НАМИ, а затем уже АвтоВАЗу. На заводе собрали<sup>22</sup> около 170 автомобилей FAW Bestune T77 под брендом Lada X-Cross 5. АвтоВАЗу не удалось договориться о локализации автомобилей с FAW, и сборка была прекращена. Идёт подготовка к запуску производства автомобилей Chery семейства Tiggo 7 под новым брендом АвтоВАЗа «X» (XCITE).</p> <p>24 января АвтоВАЗ перестал владеть данным заводом. 14 февраля стало известно, что автозавод вернулся под контроль НАМИ и там планируют производить автомобили Chery.</p>
<b>Sollers</b>	
<b>УАЗ</b>	<p>Завод как выпускал последние 18 лет «Буханки», «Хантеры» и «Патриоты», так и продолжает их производство. Проект по сборке среднетоннажных автомобилей УАЗ City совместно с японской Isuzu сорвался<sup>23</sup> в 2023 году из-за ухода японской</p>

<sup>20</sup> «"Нива" точно доедет до своего полувекового юбилея». // «Коммерсант». 2023. 3 июня. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6014528>

<sup>21</sup> Ижевский автозавод запустит основной конвейер в мае 2024 года. // «Техносфера Россия». 2023. 18 декабря. URL: <https://tehnoosk.ru/archives/10763>

<sup>22</sup> АвтоВАЗ и FAW закрыли проект Lada X-Cross 5. // «Авто.ру». 2024. 12 января. URL: <https://auto.ru/mag/article/avtovaz-i-faw-zakryli-proekt-lada-xcross-5/>

<sup>23</sup> УАЗ City не увидит свет. СП «Соллерс» и Isuzu будет ликвидировано. // IXBT. 2023. 25 февраля. URL: <https://www.ixbt.com/news/2023/02/25/uaz-city-ne-uvidit-svet-sp-sollers-i-isuzu-budet-likvidirovano-.html>

	<p>компании и расторжения СПИК по причине невыполнения обязательств (автомобиль должны были начать производить ещё в 2021 году).</p> <p>Также на заводе в 2022 году было налажено производство Sollers Argo — китайского JAC N.</p> <p>Завод загружен заказами (в 2023 году выпущено 40 тыс. автомобилей, +15% к аппг), на нём расчистили площадку для хранения готовых автомобилей, а на предприятии проводят работы по благоустройству и ремонту корпусов.</p>
<b>Елабуга</b>	<p>До СВО завод выпускал автомобили марки Ford, включая кроссоверы Kuga и коммерческие Transit. После начала СВО — автомобили китайской JAC под марками Sollers Argo и фургона Sollers Atlant (JAC Sunray). Завод собрал 9 тыс. грузовиков, на 1 тыс. меньше из-за недопоставки компонентов из КНР.</p>
<b>Владивосток</b>	<p>До СВО на заводе собирали японские Mazda CX-5 и CX-9, а также седан Mazda6 с минимальной локализацией производства. С начала 2024 года завод собирает пикапы «Соллерс ST6» — перелицованные китайские JAC T6.</p> <p>Модели будут собираться с использованием локальных комплектующих: сначала с блоком «ЭРА-Глонасс» и электроникой, а затем и с российским двигателем и автоматической коробкой передач. Дизельный двигатель «Соллерс» локализуется в Елабуге, а коробку передач будет выпускать Заволжский моторный завод.</p>
<b>Aurus</b>	
<b>Aurus</b>	<p>Президентский автомобиль Aurus Senat изначально производило СП НАМИ и «Соллерса», владевшие им в соотношении 75:25.</p> <p>Изначально автомобили Aurus Senat собирал вручную их разработчик — НАМИ. В 2019 году их сборку организовали на заводе «Соллерса» в Набережных Челнах. По сути, кузова варят и красят там же, где до СВО собирали микроавтобусы «Форд». С 2024 года планируется начать сборку «Аурусов» в ОЭА.</p> <p>В 2019 году в число акционеров вошёл эмиратский фонд Tawazun — арабы купили 36,5% акций компании. После сделки доля НАМИ сократилась до 63%, а «Соллерса» — до 0,5%. Тем не менее индустриальное партнёрство между производителями продолжилось. В 2021 году кооперационным партнёром «Ауруса» стал КамАЗ — он начал производить блоки цилиндров, головки и опорные плиты для двигателей НАМИ-4123.</p> <p>Производство «Аурусов» является практически полностью ручным, за исключением финальной сборки кузова. Уровень локализации Aurus Senat составляет порядка 70%. Цены на Senat и Komendant стартуют от 43 млн рублей, автомобили создают по индивидуальным заказам. Премиальный статус и малые объёмы производства делают его крайне дорогими. В 2023 году было продано 115 «Аурусов» всех моделей.</p> <p>В конце ноября 2022 года началось серийное производство внедорожников Aurus Komendant, а в 2024 году начнётся серийное производство микроавтобусов «Арсенал».</p> <p>К Aurus присматривается «Газпром», который может<sup>24</sup> купить часть акций НАМИ и профинансировать разработку и производство автомобилей бизнес-класса,</p>

<sup>24</sup> «Газпром» решил заняться автопроизводством – покупает «Аурус». // «За рулём». 2023. 30 октября. URL: <https://www.zr.ru/content/news/948705-gazprom-reshil-zanyatsya-avtopro/>

	аналога Toyota Camry. Однако в таком случае машины, скорее всего, будут <sup>25</sup> собирать в Санкт-Петербурге на бывшем заводе «Тойота».
<b>Шушары</b> <b>«Газпром»</b> <b>ООО «Шушары-авто»</b>	<p>До СВО питерский завод «Тойота» производил автомобили Camry и RAV4. В 2022 году «Тойота» ушла с российского рынка, завод законсервировали, а весной 2023 года продали государственному НАМИ без права обратного выкупа. К моменту продажи на заводе из 2 тыс. человек осталось всего 40.</p> <p>НАМИ передало завод оборонному «Алмаз-Антей» с входящим в его состав «Обуховским заводом». Последний на заводе планировал<sup>26</sup> производить тяжёлый тягач БАЗ-S36A11 6x6, который обуховцы в инициативном порядке разрабатывают с 2020 года в рамках задачи по диверсификации производства. Также планировалось, что в 2024 году завод начнёт производство автомобилей L-Туре, а в 2025 году выпустит первые предсерийные прототипы электромобиля e-Neva собственной разработки с выходом на серийное производство в 2026–2027 годах.</p> <p>Но в итоге всё переигралось и на заводе будут производить автомобили Aurus при партнёрстве пока неназванного зарубежного партнёра. Грузовики БАЗ будут производить в Шушарах, но на заводе MAN, а будущее электрокара «Нева» пока неясно.</p>
<b>Автохолдинг AGR — ООО «Арт-Финанс» (автодилер «Авион»)</b>	
<b>Санкт-Петербург</b> <b>«Автомобильный завод АГР»</b>	<p>В городе на площадках в Каменке и Шушарах производили с 2010 года автомобили южнокорейской Hyundai.</p> <p>В январе 2024 года материнская компания автохолдинга AGR — ООО «Арт-Финанс» — закрыла<sup>27</sup> сделку по приобретению 100% активов Hyundai за символические 10 тыс. рублей. Мощность завода — до 200 тыс. машин в год. Серийное производство автомобилей начнётся во втором квартале 2024 года, в январе завод вышел из простоя.</p> <p>Скорее всего, завод будет<sup>28</sup> выпускать все те же Hyundai, но под брендом Solaris около 1,5 года (пока не закончатся 70 тыс. оставшихся машинокомплектов), а далее не исключён переход к производству китайских автомобилей.</p>
<b>Калуга</b>	<p>До СВО на калужском заводе Volkswagen производили<sup>29</sup> модели Polo, Tiguan, а также Skoda Rapid. Также в Калуге работал завод бензиновых двигателей мощностью 150 тыс. единиц в год. По методу DKD собирали Volkswagen Multivan, Touareg и некоторые модели Audi.</p> <p>После начала СВО завод остановился и был продан в мае 2023 года автодилеру «Авилон» за 125 млн евро без права обратного выкупа со стороны VW. Идёт поиск партнёра для перезапуска производства. Производство планируют перезапустить в первой половине 2024 года.</p>
<b>КамАЗ</b>	

<sup>25</sup> Такая уж у Петербурга Aurus. Машину могут начать собирать на бывшем заводе Toyota. // «Коммерсант». 2024. 19 января. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6456128?>

<sup>26</sup> «Оборонка» идёт в автопром: что будет с заводом Toyota. // «Дром.ру». 2023. 19 мая. URL: <https://www.drom.ru/info/misc/toyota-93929.html>

<sup>27</sup> Серийный выпуск машин на бывшем заводе Hyundai в России начнётся во II квартале. // «Интерфакс». 2024. 5 февраля. URL: <https://www.interfax.ru/russia/944556>

<sup>28</sup> На бывшем российском заводе Hyundai за 1,5–2 года планируют собрать 70 тыс. автомобилей Solaris. А если не получится, будут делать «полуфабрикаты». // IXBT. 2024. 26 января. URL: <https://www.ixbt.com/news/2024/01/26/hyundai-1-5-2-70-solaris.html>

<sup>29</sup> Volkswagen объявил о продаже активов в РФ структуре автодилера «Авилон». // «Интерфакс». 2023. 19 мая. URL: <https://www.interfax.ru/business/902221>

<p><b>КамАЗ</b></p>	<p>В 2023 году КамАЗ выпустил около 53 тыс. единиц техники: почти 2 тыс. автобусов и электробусов, более 4 тыс. прицепов и полуприцепов, 5 тыс. флагманских магистральных тягачей КамАЗ-54901, 4,85 тыс. средне- и малотоннажных автомобилей линейки «Компас». По итогам 2023 года чистая прибыль КамАЗа выросла в 2,4 раза, а выручка — больше чем на треть.</p> <p>Предприятие в 2022–2023 годах спешно импортозамещало свои грузовики, хотя по меркам периода до СВО было отличником по импортозамещению. Грузовики семейства К5 локализованы на 70% (средний показатель по миру — 60%), план — 100%.</p> <p>В октябре 2022 года завод завершил свою 4-летнюю стройку и запустил испытательный полигон за 1 млрд рублей в Набережных Челнах.</p> <p>КамАЗ стал технологическим партнёром для завода «Москвич» (бывший московский завод «Рено»), а также совместно с правительством Москвы — инвестором 5 млрд рублей в завод «Москвич». Кроме того, завод в Челнах и адаптированный для России китайский среднетоннажный грузовик JAC N-Series под маркой «Компас». В 2023-м компания выпустила 4,8 тыс. машин этой серии, а грузовик активно локализуют.</p> <p>В 2024 году КАМАЗ потратит<sup>30</sup> на инвестиции 20 млрд рублей и произведет 45 тыс. единиц тяжелой техники. Завод планирует увеличить количество установленных на производстве роботов до 615 единиц, а к 2030 году и вовсе до 923 роботов.</p>
<p><b>Москва</b> <b>«Москвич»</b></p>	<p>До СВО в Москве собирали кроссоверы Renault Duster, Captur, Arkana, а также соплатформенный им Nissan Terrano (по сути, брат-близнец). После начала СВО Renault продала завод московскому правительству, а на предприятии организовали сборку китайских автомобилей и электромобилей JAC JS4 под брендом «Москвич», а также «Москвич 6» (JAC Sehol A5). В октябре 2023 года завод освоил окраску кузовов «Москвич 3». По плану со второго квартала 2024 года данные модели будут производиться исключительно методом мелкоузловой сборки (CKD), включая сварку и окраску.</p> <p>В 2023 году произведено 31 тыс. машин при плане в 50 тыс. Уровень безубыточности для завода — 40 тыс. автомобилей в год. А пока завод получил 160 млн рублей убытков. Сварка и окраска кузовов потребует 4 млрд рублей вложений, но позволит сэкономить 150 тыс. рублей на каждом автомобиле.</p> <p>Во второй половине 2025 года на заводе начнётся серийное производство электромобилей «Атом», которые разрабатывает АО «Кама», зарегистрированное по адресу дирекции КамАЗа в Набережных Челнах, и управляется бывшим менеджером блока развития перспективных проектов КамАЗа. Партнёрами в разработке аккумуляторной батареи и электропривода выступают предприятия госкорпорации «Росатом».</p>
<p><b>«Промышленные инвестиции»</b></p>	
<p><b>Миасс</b> <b>«Урал»</b></p>	<p>В 2022 году предприятие собрало 9,8 тыс. грузовиков, а в 2023 году — 14,2 тыс. Темпы ежедневного производства выросли с 50 до 75 машин.</p> <p>На заводе реализуют пятилетнюю инвестиционную программу. Возводится сборочный корпус на 5,5 тыс. автомобилей (ввод в эксплуатацию намечен на первую половину 2025 года). Готовится к запуску завод по выпуску ведущих мостов, рулевых осей, барабанов, ступиц и тормозных дисков как для самого автозавода,</p>

<sup>30</sup> «КАМАЗ не воспринимали всерьез»: 8 тезисов Сергея Когогина о рынке грузовиков. // «Бизнес Онлайн». 2024. 18 февраля. URL: <https://www.business-gazeta.ru/article/623343>



	так и для других производителей техники из России. Также предприятие создаёт линейку тяжёлых полноприводных грузовиков.
<b>Калуга</b>  <b>АМО</b> <b>(Автомобильное</b> <b>моторное</b> <b>общество)</b>	<p>Завод открыли в 2009 году, предприятие собирало грузовики для России и других стран СНГ. При мощности в 15 тыс. машин в год по итогам 2021 года на заводе собрали 5,7 тыс. грузовиков под брендами Volvo и Renault. В 2014 году на предприятии запустили цех по сварке и окраске кабин.</p> <p>В октябре 2023 года завод купила компания «Промышленные инвестиции» — группа компаний, объединяющая ведущих разработчиков и производителей на рынке строительно-дорожных, сельскохозяйственных и специальных машин. Компания связана с экс-совладельцем «Еврохима» Дмитрием Стрежневым. Предприятие перезапустили, и оно собирает грузовики из машинокомплектов «Урал», в дальнейшем не исключена сборка автомобилей из КНР.</p>
<b>ГАЗ</b>	
<b>Нижний Новгород</b>  <b>Горьковский автозавод</b>	<p>В мае 2022 года в отношении предприятия вступили в силу американские санкции, которые были введены США ещё в 2018 году.</p> <p>В марте 2022 года концерн Volkswagen расторг с ГАЗ соглашение о контрактной сборке автомобилей, действовавшее с 2011 года. В Нижнем Новгороде простаивают мощности контрактной сборки на 140 000 легковых автомобилей в год, которые власти обещают загрузить в 2024 году, организовав сборку возрождённой «Волги» на основе китайских автомобилей.</p> <p>В 2022 году продажи у ГАЗа сократились на 34%, но в 2023 году выросли на 38,5%. ГАЗ занимает 60% российского рынка лёгких коммерческих автомобилей, ещё 18% рынка — у УАЗа и 8,5% — у «Соллерса».</p> <p>Также на мощностях ГАЗа собираются китайские грузовики Foton Auman EST под брендом «Валдай 45». Однако за их сборку отвечает де-юре независимая компания «НГА».</p> <p>В 2023 году завод увеличил производство ГАЗов в 1,5 раза до 52 тыс. машин (данные исходя из продаж на основе анализа электронных ПТС) и 7 тыс. среднетоннажных «Валдаев» и грузовиков ГАЗон.</p>
<b>Нижний Новгород</b>  <b>Skoda</b>  <b>Горьковский автозавод</b>	<p>С 2011 года и до марта 2022 года VW также вёл контрактную сборку моделей Skoda (Octavia, Karoq, Kodiaq) и Volkswagen Taos на площадке Горьковского автозавода в Нижнем Новгороде. Идут суды между ГАЗ и VW (материнская компания «Шкоды») о взыскании с неё 40 млрд рублей.</p> <p>В 2024 году Skoda запустит<sup>31</sup> завод по производству автомобилей в Казахстане. Завод расположен в Костанаве — в 150 километрах от границы с Челябинской областью. Skoda анонсировала выпуск четырёх моделей, и линейка во многом напоминает российскую: Octavia, Karoq, Kodiaq, которые ранее производились в Нижнем Новгороде. Неизвестно, появятся ли «Шкоды» в России. В Казахстане есть собственная схема растаможивания машин, но их запрещено ввозить в Россию, хотя за этим не очень следят.</p>
<b>Самостоятельные предприятия</b>	
<b>Калининград</b>  <b>«Автотор»</b>	Завод специализируется на крупноузловой сборке автомобилей. До 2022 года собирал BMW, Kia и Hyundai. После — JAC, SWM, JMC, Foton, а с 2024 года — Kaiyi E5 (суббренд Chery). За 2023 год завод собрал 38 тыс. автомобилей при изначальном плане в 50–70 тыс. машин при мощности в 280 тыс. машин. План на 2024 год — 100–

<sup>31</sup> Skoda возвращается? Марка запускает производство автомобилей в 150 км от Челябинской области. // «74.ру». 2023. 13 октября. URL: <https://74.ru/text/auto/2023/10/13/72802655/>

	<p>130 тыс. автомобилей. В 2025 году завод намерен запустить в серию электромобиль класса L-Туре (тяжёлый квадрицикл) собственного производства с локализацией свыше 90%.</p> <p>В начале 2024 года «Автотор» получил 32,5 га земли под строительство завода с литейно-механическим производством по выпуску комплектующих для автомобилей и электромобилей. Также планируется освоить сварку и окраску кузовов автомобилей.</p>
<p><b>Тульская область</b></p> <p><b>Naval («Хавейл»)</b></p>	<p>Единственный в России китайский производитель (суббренд Great Wall Motor) с полноценным заводом в России. Для бренда Россия стала первым зарубежным рынком (сейчас их 40) и одной из двух стран (помимо Таиланда), где у «Хавейла» есть свои заводы.</p> <p>В 2019 году «Хавейл» открыл завод полного цикла производства с цехом штамповки, сварки, окраски, сборки и производства автокомпонентов в Тульской области. Линейка представлена машинами Haval Jolion, F7, F7x, Dargo и H9.</p> <p>В 2022 году завод собрал 35 тыс. автомобилей, в 2023 году — 138 тыс. (рост в четыре раза) при мощности в 150 тыс. автомобилей, нарастив свою долю на российском рынке с 7,4% до 12,3%. Haval Jolion вошёл в топ-3 самых продаваемых в России автомобилей.</p> <p>В декабре 2022 года кузовные детали для «Хавейл» производил завод «Альфа Автоматив Техноложиз» (выпускал детали для Renault Arkana, Duster и Kaptur, после начала СВО перешёл на баланс правительства Москвы).</p> <p>Также в рамках СПИК «Хавейл» построил моторный завод, который запустят в 2024 году. Завод обеспечит агрегатами 90% моделей марки, представленных на российском рынке — годовой объём выпуска составит 80 тысяч двигателей (завод начали строить в 2021 году, когда производственные планы были меньше). К 2028 году завод выйдет на 80% локализацию производства.</p> <p>В 2024 году в России официально появится<sup>32</sup> сразу шесть новых моделей — четыре кроссовера и два рамных внедорожника, все автомобили будут производить в России.</p>
<p><b>Липецкая область</b></p> <p><b>«Моторинвест»</b></p>	<p>До СВО завод специализировался на сборке китайских автомобилей Great Wall и Changan. Но в 2019 году завод прекратил работу и был законсервирован — локализация производства была крайне низкой, производить автомобили было невыгодно.</p> <p>После начала СВО завод вновь запустили и начали выпускать электромобили китайской Dongfeng под маркой Evolute («Эволют»). «Моторинвест» заключил СПИК с Минпромторгом, взяв на себя обязательства по локализации производства. Однако в 2022 году у собираемых автомобилей из российского были лишь шины и системы телематики. При плане в 6 тыс. автомобилей завод собрал 2020 машин.</p> <p>Предприятие напоминает Таганрогский автозавод (ТагАЗ), который закрылся в 2013 году и теперь стал производителем с/х техники.</p>
<p><b>Калуга</b></p> <p><b>Stellantis</b></p>	<p>До СВО завод производил Peugeot 408, Citroen C4, коммерческие автомобили Peugeot, Citroen, Opel и Fiat, а также Mitsubishi Outlander и Pajero Sport.</p>

<sup>32</sup> Haval расширяет производство в РФ. На конвейер завода в Туле встанут 6 новинок. // «Дзен». 2024. 30 января. URL: <https://dzen.ru/a/Zbipk7CEKgEBdfaq>

	<p>После начала СВО конвейер остановился, завод продали компании «Автомобильные технологии». Предприятие простаивало вплоть до конца 2023 года, когда его вновь запустили<sup>33</sup> для производства адаптированных под китайский рынок Peugeot и Citroen. Первыми выпущенными после перерыва машинами станут Citroen C5 Aircross и Peugeot 4008. Впоследствии к кроссоверам присоединится Citroen C5 X, а также, возможно, коммерческие Peugeot Partner и Opel Combo. Собрать их будут из китайских машинокомплектов.</p> <p>Полноценное производство обещали начать в 2024 году.</p>
<p><b>Санкт-Петербург</b></p> <p><b>Scania и MAN</b></p>	<p>У принадлежащих VW Scania и MAN был небольшой сборочный завод в питерских Шушарах, который прекратил работу после начала СВО. Предприятие вместе с сервисными центрами переданы под контроль российских менеджеров.</p> <p>Завод особой роли на российском рынке не играл, хотя бренды на двоих контролировали 12% российского рынка грузовиков, и нужен<sup>34</sup> был скорее для участия в тендерах. В 2020 году на предприятии собрали всего 500 МАНов и 280 «Сканий» при мощности 6 500 автомобилей в год. У Scania остались заблокированными в России 621 млн евро, убытки от ухода из России составили 550 млн евро.</p> <p>Завод закрыт, сведений о возможном перезапуске нет. Scania летом 2023 года организовала сборку машин в Казахстане. 17 февраля стало известно<sup>35</sup>, что грузовик БАЗ-S36A11 будут собирать на заводе Scania и MAN, а не на «Тойоте».</p>

Формально бывшие иностранные автосборочные заводы работают, но объёмы производства на них мизерные, а локализация нулевая. Сказываются проблемы с поиском китайских партнёров, которые согласились бы поставлять машинокомплекты, а затем помогать с локализацией производства российскому бизнесу под угрозой санкций. Кроме того, отнюдь не все машины пользуются популярностью на российском рынке и удовлетворяют требованиям российских автомобилистов. В итоге из всего обилия китайского автопрома кооперацию удалось выстроить только с государственными JAC и Dongfeng.

Кроме того, те российские автоконцерны, кто сумел договориться о сборке с китайскими компаниями в 2022 году, не выпустили<sup>36</sup> в 2023 году запланированное количество машин. Речь идёт о московском автозаводе «Москвич», который собирает кроссоверы и лифтбэки на базе моделей JAC, липецком «Моторинвесте» (Evolute – российский DongFeng), группе Sollers, которая также занимается локализацией техники JAC, и калининградском «Автоторе».

#### Виды сборки автомобилей:

DKD — сборка предварительно полностью собранного в другой стране автомобиля.

SKD — крупноузловая сборка, когда на заводе впервые собирают из агрегатов автомобиль.

CKD — сборка автомобиля со сваркой и окраской кузова.

<sup>33</sup> На заводе в Калуге вновь начнут собирать Peugeot и Citroen. // «Мотор.ру». 2024. 5 февраля. URL: <https://motor.ru/news/kaluga-05-02-2024.htm>

<sup>34</sup> MAN и Scania уходят из России — теперь официально. // «Авторевю». 2022. 15 сентября. URL: <https://autoreview.ru/articles/gruzoviki-i-avtobusy/man-i-scandia-uhodyat-iz-rossii-teper-oficial-no>

<sup>35</sup> Запатентован отечественный грузовик, который будут выпускать на бывшем заводе MAN. БАЗ-S36A11 получил полностью независимые пружинные подвески. // IXBT. 2024. 17 февраля. URL: <https://www.ixbt.com/news/2024/02/17/zapatentovan-otechestvennyj-gruzovik-kotoryj-budut-vypuskat-na-byvshem-zavode-man-bazs36a11-poluchil-polnostju.html>

<sup>36</sup> Автопром оказался на китайском поводке. // «Ведомости». 2023. 26 декабря. URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/columns/2023/12/26/1012949-avtoprom-okazalsya-na-kitaiskom-povodke>

В 2021 году объём производственных мощностей (показатель среднегодовой мощности) составил 2,95 млн автомобилей в год. Их них 2,43 млн — легковые машины, LCV — 340 тыс., грузовики — 310 тыс. и ещё 50 тыс. пришлось на автобусы. Средний уровень загрузки производственных мощностей в 2021 году в сегменте легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей составил 60%, грузовых автомобилей — 58%, автобусов — 29%. На максимальной мощности работал только завод ХММР в Петербурге, а четыре завода — Ford в Набережных Челнах и Всеволожске, GM-АвтоВАЗ в Тольятти и GM в Петербурге — полностью простаивали.

JAC является государственной компанией и не входит в топ-10 автопроизводителей КНР. Dongfeng также принадлежит государству, но входит в большую «четвёрку» китайского автопрома: SAIC Motor, FAW Group, Dongfeng Motor Corporation и Changan Automobile.

Производственные мощности, принадлежащие российским предприятиям, составляют около 70% в сегментах легковых автомобилей и лёгких коммерческих автомобилей (1,9 млн штук), 75% — в сегменте грузовых автомобилей (0,1 млн штук) и 100% — в сегменте автобусов (0,05 млн штук). Этих мощностей достаточно для удовлетворения потребностей внутреннего рынка по всем сегментам (к 2035 году по базовому сценарию прогнозируется объём рынка легковых автомобилей и лёгких коммерческих автомобилей (совокупно) в размере 1,8 млн штук, грузовых автомобилей — 0,13 млн штук, автобусов — 0,02 млн штук) при решении задач по обеспечению комплектующими и перенастройке производственных мощностей под производство новых моделей.

Как следствие — обилие автомобильных платформ на внутреннем рынке. Легковых и LCV платформ в 2021 году насчитывалось 56 штук, тогда как в Италии и Франции — 21 и 15 соответственно, в Германии — 39, в Индии — 79. Доля пяти наиболее массовых платформ в общем объёме производства легковых автомобилей и лёгких коммерческих автомобилей в 2021 году в Российской Федерации составляла 46%, в указанных государствах — 70–100%.

**Чем больше платформ, тем сложнее обеспечить производство необходимых автокомпонентов для них — у каждой платформы свои особенности и требования — в силу малых объёмов производства и высоких затрат на освоение выпуска каждого компонента.**

---

*Проще говоря, для российского автопрома времён до начала СВО был явный перекоп в пользу сборочных заводов в ущерб производству автокомпонентов, а также обилие используемых платформ. После СВО и ухода автоконцернов России объективно не нужно такое количество сборочных производств, тем более что многие заводы давно физически и морально устарели.*

---

Летом 2023 года гендиректор КамАЗа Сергей Когогин усомнился<sup>37</sup> в ценности оставшихся в России заводов после ухода иностранных автогигантов.

*«После того как я в последнее время несколько раз побывал в Китае, — за два месяца трижды — могу сказать, что вообще начинаешь переосмысливать те активы, которые у нас остались от японских, корейских и европейских производителей, — а представляют ли они какую-то ценность? Большой вопрос», — заявил Когогин.*

---

<sup>37</sup> «КАМАЗ» рассматривает выпуск электромобилей «Атом» на площадке завода «Москвич». // «Интерфакс». 2023. 1 июня. URL: <https://www.interfax.ru/business/904320>

Он пояснил, что вопросы вызывают, например, поставки запасных частей на установленное на площадках оборудование, а также возраст самих заводов — от 10 до 15 лет — и их несоответствие современным требованиям к производительности, автоматизации и т. д.

*«Если мы не хотим отстать от прогресса, то, скорее всего, кончится тем, что мы будем вынуждены строить новые заводы под новый продукт», — считает Когогин. В качестве примера Когогин привёл бывший завод «Форд» в Елабуге, отметив, что завод сегодня «в принципе неработоспособен» (в контексте производства электромобилей «Атом»).*

Ещё один пример — питерский завод «Тойота», перешедший под крыло оборонного «Обуховского завода». Гендиректор «Обуховского завода» Михаил Подвязников в интервью portalу «Дром.ру» рассказал<sup>38</sup>, что был удивлён невысоким уровнем технологической оснащённости площадки в Шушарах:

*«По уровню оснащённости “Обуховский завод” на несколько порядков выше, чем завод Toyota. Для меня это стало откровением — там сделано всё настолько “на тоненького”, самое главное — извлечение прибыли и минимальная забота о персонале. То есть минимум того, что надо, и ни капель больше. Мы здесь так не работаем, мы считаем, что сможем и прибыль получать, и люди будут в нормальных условиях трудиться».*

И это при том, что ещё в 2015 году на месте «Обуховского завода» были разбитые корпуса — «Алмаз-Антей» выкупил обременённое долгами предприятие за 50 тыс. рублей.

Впрочем, есть и современные предприятия, в частности бывший завод «Мерседес» в Мособласти. Там, если верить его новому владельцу Андрею Ольховскому<sup>39</sup> (глава дилера «Автодом»), установлено оборудование, позволяющее отнести предприятие к заводам четвёртого поколения (роботизированные тележки, стенды управления производством, роботизированные окрасочные головки для кузова уже после катафорезных ванн). Однако завод строился под производство десятков тысяч люксовых автомобилей и теперь будет конкурировать с Aurus, где высокий уровень локализации и планы по выпуску машин бизнес-класса.

Ввоз премиальных «европейцев» по параллельному импорту лишён смысла.

Официальные дилеры BMW, Audi и Mercedes-Benz не могут создавать и программировать новые ключи из-за того, что производители авто ушли из страны и отключили свои сервисы для россиян. У BMW, ввезённых по параллельному импорту, в РФ отключается функция CarPlay, обеспечивающая связь между смартфоном и мультимедийной системой автомобиля (не исключено, что из-за неофициальной русификации).

Впрочем, от проблем с ключами страдают и владельцы нелюксовых Volkswagen. В сервисах Volkswagen связь с сервером прописки новых ключей бывает лишь эпизодически, но болванок для изготовления ключей всё равно нет.

А в сентябре 2023 года от гарантийных обязательств в России отказался японский Nissan. А Volvo отключила российских автовладельцев и дилеров от программного обеспечения. У обладателей машин не работает, например, мобильное приложение — они не могут узнать местоположение авто, уровень топлива в нём или запустить владённый прогн

<sup>38</sup> «Оборонка» идёт в автопром: что будет с заводом Toyota. // «Дром.ру». 2023. 19 мая. URL: <https://www.drom.ru/info/misc/toyota-93929.html>

<sup>39</sup> «Импортировать готовые автомобили дешевле, чем производить их здесь». Глава «Автодома» Андрей Ольховский — о планах на экс-завод Mercedes. // «Коммерсант». 2024. 11 января. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6444093>

## Авторынок: назад в 1990-е

В 2016–2021 годах объём автомобильного рынка Российской Федерации составил 1, 5–1, 8 млн машин в год (максимум в 2018 году — 1,9 млн). По итогам 2021 года объём продаж легковых автомобилей достиг 1,6 млн штук, лёгких коммерческих автомобилей — 117 тыс. штук, грузовых автомобилей — 100 тыс. штук, автобусов — 16 тыс. штук.

Доля национальных марок в объёме рынка (продаж) в натуральном выражении составила в 2021 году в сегменте легковых автомобилей — 23%, лёгких коммерческих автомобилей — 73%, грузовых автомобилей — 52%, автобусов — 89%.

Средний возраст парка автомобилей в 2016–2021 годах увеличивался и в настоящее время превышает показатели других развитых стран. Особенно критична ситуация с устареванием парка в сегменте лёгких коммерческих автомобилей — 16 лет в 2021 году (возраст парка лёгких коммерческих автомобилей в ЕС в 2020 году составлял 11,9 года), грузовых автомобилей — 21,6 года (возраст парка грузовых автомобилей в ЕС в 2020 году составил 13,9 года), автобусов — 16,6 года (возраст автобусного парка в ЕС в 2020 году составил 12,8 года).

---

*Но в 2022 году продажи автомобилей в России сократились<sup>40</sup> до 626 тыс. машин — уровень середины 1990-х годов.*

---

Лучше всего состояние российского авторынка описывает глава<sup>41</sup> ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) Алексей Подщеколдин.

При этом на авторынке России видны следующие тенденции:

1. Выросла доля вторичного рынка. Если в максимальном 2013 году из всех приобретённых автомобилей 33% приходилось на новые авто (т. е. каждая третья машина была новой), то по итогам 2023-го этот показатель снизился в 2,4 раза — до 14%.
2. Машины стали слишком дорогие. Российские бренды за 2023 год подорожали на 44%, китайские — на 30%. Удорожание кредитов с осени сделало машины ещё менее доступными для граждан.
3. Авторынок растёт лишь в денежном измерении, но не в количественном. В 2023 году 12,6 трлн рублей «ушло» на рынок, из которых 3,4 трлн пришлось на покупку новых автомобилей, а 9,3 трлн — на машины с пробегом. За 10 лет автомобильный рынок вырос в денежном выражении в 2,8 раза, тогда как в количественном показал снижение на 2,3%.
4. Автомобили в России быстро стареют. Из 50 млн легковых и LCV-автомобилей (без учёта грузовых) 68% приходится на машины возрастом старше 10 лет. Только 6%, или 3,2 млн авто, можно считать «свежими» — их возраст не достигает трёх лет.
5. Авторынок в 2023 году, по сравнению с 2022 годом, вырос в 1,7 раза, но его ёмкость всё равно на 40% средних показателей 2013–2023 годов (1,15 млн автомобилей против 1,86 млн). Если сравнивать 2023 год с 2021 годом, падение составило 30%, а если с 2013 годом, то продажи упали почти в 2,5 раза.
6. В 2023 году было продано свыше 548 тыс. китайских автомобилей, что, например, больше в 18 раз, чем было продано в 2016 году (год с самыми минимальными значениями). Таким образом, почти наполовину, или на 48%, российский автомобильный рынок состоит из машин китайских брендов.

---

<sup>40</sup> Автопром оказался на китайском поводке. // «Ведомости». 2023. 26 декабря. URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/columns/2023/12/26/1012949-avtoprom-okazalsya-na-kitaiskom-povodke>

<sup>41</sup> Алексей Подщеколдин, РОАД: «Автопром уже давно не российский». // «Бизнес Онлайн». 2024. 19 января. URL: <https://m.business-gazeta.ru/article/620384>

По итогам 2023 года 38% досталось автомобилям отечественного происхождения, а 15% — машинам других стран. По сравнению с 2021 годом доля российских автомобилей на рынке увеличилась с 26 до 38%, но рост обеспечен общим снижением объёма продаж на рынке, а не увеличением объёмов производства.

### Запчасти для «китайцев» \*

Отдельная беда — запчасти на китайские автомобили. На автомобилях последнего поколения (с 2019 года) очень тяжело подобрать запчасти в силу отсутствия внятных каталогов. В норме у каждой детали есть свой уникальный номер, в котором зашифрована вся информация о нём. У «китайцев» одна и та же деталь может иметь несколько артикулов, или под одним артикулом может быть не одна деталь. А на некоторые модели автомобилей каталогов нет вообще. Практически на все последние модели Changan, многие модели Haval, суббрендов Chery, на Geely каталогов нет.

Модели автомобилей быстро обновляются, что может приводить к тому, что под старым артикулом оказываются новые детали, которые к предыдущему поколению автомобилей не подходят. Запасы запчастей быстро заканчиваются, что и оборачивается высокой стоимостью и долгим ожиданием — деталь приходится находить на форумах, сравнивать по фотографиям и выискивать в Китае.

И если тормозные колодки могут прийти за день-два, то срок ожидания кузовных деталей часто составляет несколько месяцев.

доставка.

Альтернативой «китайцам» являются лишь машины от АвтоВАЗа, который в 2023 году решил большую часть проблем, вызванных низким уровнем технологического суверенитета, импортозаместив автокомпоненты из Европы. АвтоВАЗ в 2023 году продал 330 тыс. автомобилей, «Хавейл» — 138 тыс. (четверть из них приходится на импорт из КНР, остальное —

В пятёрку лидеров продаж на рынке авто с пробегом вошли АвтоВАЗ (1,6 млн), Toyota (750 тыс.), Kia (390 тыс.), Nissan (345 тыс.) и Hyundai (345 тыс.).

российское производство), а Chery — 120 тыс. машин.

Всего в первую десятку самых популярных автомобилей попали шесть китайских брендов и три российских (АвтоВАЗ, GAZ и UAZ). Самый динамичный рост показали такие марки, как OMODA (в 34 раза), Changan (в 19 раз), Dongfeng (в 13 раз), Evolute (в 8 раз) и GAC (в 6,5 раза).

*По итогам 2023 года на авторынке возникло чёткое разделение: ценовой сегмент до 2 млн рублей — вотчина АвтоВАЗа, всё, что выше, — постепенно захватывается китайскими производителями, как локализованными в России («Хавейл»), так и нелокализованными (всё остальное). Разгадка такого разделения проста: доставка автомобиля ценой до 2 млн рублей из КНР в Россию не имеет экономического смысла, так как логистика вместе с сопутствующими платежами и маржой дилера обойдётся примерно в 1 млн рублей. Например<sup>42</sup>, стоимость Jetta VA3 в Китае составляет 930 тыс. рублей при пересчёте валюты. В России же машины стоят от 2,2 млн, что выше оптовой цены на 238%, или в 2,3 раза. При этом маржа дилера составляет всего 6,5%, остальные расходы — это сборы, растаможка, акцизы, НДС, ОТТС, ЭРА-ГЛОНАСС и*

<sup>42</sup> Там же.

**Вплоть до начала СВО доля китайских автомобилей на российском рынке была минимальна, доминировали автомобили автоконцернов из недружественных стран. После СВО — резкий рост продаж китайских автомобилей, ставших единственной альтернативой «европейцам», «корейцам», «японцам» и «американцам».**

В первом полугодии 2022 года наблюдалось существенное снижение продаж во всех сегментах, за исключением сегмента автобусов. Одной из основных причин снижения является недостаток предложения автомобилей ввиду ухода с рынка ряда зарубежных компаний и перебоев в цепочках поставок компонентов для внутреннего производства. Машин было физически мало, и, чтобы сгладить кризис для потребителей, правительство снизило требования для российских автопроизводителей (разрешило им выпускать автомобили с двигателями «Евро-0» и «Евро-2», а не «Евро-5», и даже производить автомобили без подушек безопасности), а заодно облегчило импорт автомобилей.

За первую половину 2023 года в Россию навезли столько автомобилей, что проблемой стала не их физическая доступность, а цены на них. Везли машины отовсюду: подсанкционные из стран СНГ и ЕАЭС — реэкспортом (только из Грузии с 1 января по 1 июля ввезли<sup>43</sup> 51 тыс. автомобилей на гигантские для страны 930 млн долларов), пока с такой «торговлей» не стали бороться, но больше всего из КНР.

Осознав масштабы китайской экспансии и улучшившуюся ситуацию с российской сборкой, власти стали «закручивать гайки» на авторынке.

С 1 августа в России начали действовать новые ставки утилизационного сбора, которые были проиндексированы от 1,7 до 8,7 раза. Ставки выросли на легковые автомобили в 1,7–3,7 раза, LCV — в 2,5–3,4 раза, грузовики — в 1,7 раза, автобусы — в 2,2–4,8 раза, электробусы — в 8,7 раза. Данное введение слегка «охладило» рынок: динамика продаж снизилась до 3%. В октябре в очередной раз изменился порядок уплаты утильсбора на автомобили, который должен был ограничить параллельный импорт. Итогом стало то, что в ноябре, по сравнению с октябрём 2023-го, продажи упали на 5%. Исходя<sup>44</sup> из новых требований, в России с 1 августа начинают действовать две сетки начисления утилизационного сбора. Одна — прежняя, только на автомобили российской сборки, вторая — новая, с увеличенными коэффициентами, только на завезённые машины. Такой подход прямо противоречит требованиям ВТО, однако из стран, подавших в 2013 году против России иск, поставляет машины только Китай.

Экспорт пассажирских автомобилей из Китая в Россию за 2023 год вырос до 11,5 млрд долларов с 1,6 млрд долларов по итогам 2022 года, то есть в 7,2 раза.

Для концерна Great Wall Motor Россия по итогам 2023 года стала важнейшим рынком за пределами Китая.

А к середине осени ещё стал сказываться фактор роста ключевой ставки, приведшей к удорожанию кредита и сокращению спроса на автомобили. Как итог — к январю 2024 года на складах автодилеров накопился<sup>45</sup> максимальный объём автомобилей за последние два года. В начале февраля 2024 года автодилеры стали<sup>46</sup> соревноваться

Импортеры могут позволить себе скидки: автомобили, которые стоили в 2021 году 1,5–1,7 млн рублей, к концу 2023 года подорожали на 0,1–1 млн рублей.

<sup>43</sup> Грузия нажала на тормоз. Что изменится после решения Тбилиси остановить реэкспорт машин из США в РФ? // «Коммерсант». 2023. 3 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6138119>

<sup>44</sup> АВТОВАЗ и «Москвич» празднуют. ПОЯСНЕНИЯ ПО «УТИЛИУ». Членство РФ в ВТО под вопросом? // «Дром.ру». 2023. 7 июля. URL: <https://news.drom.ru/94392.html>

<sup>45</sup> На складах РФ скопилось рекордное количество машин. Дилеры обещают: «Скидки точно будут». // IXBT. 2024. 18 января. URL: <https://www.ixbt.com/news/2024/01/18/na-skladah-rf-skopilos-rekordnoe-kolichestvo-mashin-dilery-obeshajut-skidki-tochno-budut.html>

<sup>46</sup> Цены резко сдали назад. Смотрим, на сколько подешевели иномарки в феврале. // 74.ru. 2024. 8 февраля. URL: <https://74.ru/text/auto/2024/02/08/73199279/>



друг с другом размерами скидок: Omoda C5 и Tiggo 8 подешевели на 240 тыс. рублей, Jetour Dashing сбросил 300 тыс. рублей, дорестайлинговый Haval Jolion стал дешевле на 100 тыс. рублей.

Что будет дальше с рынком, зависит от цен, определяющим фактором для которых являются ключевая ставка ЦБ (доступность кредита) и курс рубля, а также активности государства по увеличению спроса на отечественные автомобили.

- В начале сентября 2023 года «пересадить» госслужащих на продукцию отечественного автопрома поручил президент РФ Владимир Путин. 18 сентября Совет Думы единогласно принял решение об использовании депутатами только автомобилей российского производства. В решении отмечалось, что с 2024 года в своих избирательных округах депутаты должны обеспечиваться только автомобилями, произведёнными в России. А в октябре модели Haval (за исключением все того же M6) попали в список автомобилей, которые Минпромторг рекомендовал<sup>47</sup> для приоритетного использования государственными и муниципальными служащими в служебных целях. Помимо Haval, в перечне присутствует весь модельный ряд Lada (Vesta, Vesta SW Cross, Granta, Niva Travel, Niva Legend), УАЗа, Aurus, «Москвича» и Evolute.
- В августе 2023 года президент Путин поддержал идею использования отечественных автомобилей в таксопарках. Никаких конкретных мер пока не принято, но 18 января 2024 года Госдума поддержала законопроект о локализации такси. Предполагается<sup>48</sup> дать субъектам России право устанавливать минимальный уровень локализации автомобилей в таксопарках, что позволит обеспечить за счёт таксопарков производство как минимум 100 тыс. легковых автомобилей в год (всего в России свыше 400 тыс. такси). Таксопарки, конечно, не в восторге от предложенной идеи и утверждают, что после принятия законопроекта в таком виде на рынке останутся только крупные перевозчики, а 60% легковых такси и так приходится на машины АвтоВАЗа. Вместе с тем в августе 2023 года «Коммерсант» писал<sup>49</sup>, что доля авто из КНР в российских таксопарках к концу года может вырасти до 45%.

На страны ЕАЭС приходится пятая часть всего импорта новых легковых автомобилей в Россию, следует из статистики «Автостата» за прошлый год. Из 707 тыс. машин 8% пришлось на Киргизию, 6% — на Казахстан, 2% — на Белоруссию и 1% ввезли из Армении. Но самый мощный поток идёт из Китая, доля КНР составляет почти 80%.

- Также, в дополнение к возросшей ставке утилизационного сбора, с 1 апреля 2023 года заработает единая для ЕАЭС система управления рисками, которая повысит прозрачность импортных потоков, особенно поставок автомобилей. С 1 апреля недоплаченные налоги и сборы с автомобилей, растаможенных в странах ЕАЭС, будут включены<sup>50</sup> в утилизационный сбор. Подобное решение позволит избежать ситуации, когда лица, ввозящие автомобили из ЕАЭС, «получают необоснованные преимущества по сравнению с автовладельцами, делающими это в России и

уплачивающими установленные законом налоги и сборы в полном объёме». Постановление правительства также устанавливает обязанность проводить процедуру растаможивания электромобилей исключительно в России. Кроме того, теперь прекратятся поставки в РФ

<sup>47</sup> Минпромторг перечислил автобренды для чиновников. // «Мотор.ру». 2023. 20 октября. URL: <https://motor.ru/news/minpromtorg-20-10-2023.htm>

\* Инсайдер – продавец автозапчастей: «Наш русский автослесарь пока не знает, куда и как лезть в «китайца». // «Бизнес Онлайн». 2024. 13 января. URL: <https://m.business-gazeta.ru/article/619690>

<sup>48</sup> Законопроект № 481272-8 «Об установлении требований к уровню локализации транспортных средств, используемых в качестве легкового такси». // Система обеспечения законодательной деятельности. 2024. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/481272-8?>

<sup>49</sup> Таксопарки просят о выборе. Почему перевозчики не готовы закупать только российские авто. // «Коммерсант». 2023. 6 августа. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6147354>

<sup>50</sup> Порядок расчёта платежа за ввоз автомобиля из ЕАЭС изменится с 1 апреля. // «Коммерсант». 2024. 14 февраля. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6510056>

автомобилей китайских марок с не предназначенными для рынка комплектациями, например «южная» модификация Voyah Free, у которой тормозные суппорты не обработаны антикором.

**Отдельного — пусть и гораздо меньшего, чем легковые автомобили, — внимания заслуживает рынок грузовиков и лёгких коммерческих автомобилей.**

По итогам 2022 года<sup>51</sup> в России было куплено 84,2 тыс. новых грузовых автомобилей (полная масса — свыше 3,5 тонны), что на 15,6% меньше, чем годом ранее. Но в 2023 году продажи грузовиков взмыли вверх, и продано было 143,7 тыс. машин (+70,8% к аппг). Лидерство на рынке, что в 2022 году, что в 2023 году, удерживал КамАЗ: в 2022 году на него пришлось 38% рынка, в 2023 году — 21%. В 2023 году<sup>52</sup> в России было продано 31 010 новых КамАЗов — на 1,6% меньше, чем годом ранее. Причём только КамАЗ единственным в топ-10 показал рыночное падение под давлением «китайцев», занявших все оставшиеся места в топ-5 (на 6-м и 7-м местах — МАЗ и ГАЗ соответственно). Все «китайцы» выросли в 2–6,3 раза по продажам.

На 1 января на складах дилеров было 17 тысяч тягачей китайского производства и ещё столько же в пути. Это примерно 60 процентов годового спроса в России.

Рынок LCV в 2022 году<sup>53</sup> рухнул на 47,8%, до 75,2 тыс. автомобилей. В 2023 году<sup>54</sup> рынок вырос на 20% — до 90,4 тыс. машин. В 2022 году 50% рынка контролировал ГАЗ, в 2023 году его доля увеличилась до 60%. Второе место стабильно занимает УАЗ (17%). Вместо Ford в 2023 году в рейтингах оказался Sollers, а «Лада» как занимала своё четвертое место, так и удерживает его. Лидером среди моделей остается GAZ Gazelle NEXT. В десятке лучших присутствуют ещё восемь представителей отечественного автопрома и одна иномарка – Hyundai Staria.

---

*Как видно, на рынке грузовиков исчезли «европейцы», и теперь КамАЗ теснят «китайцы», а вот в LCV-сегменте лидерство прочно удерживает ГАЗ. Сегмент LCV куда более сбалансирован,<sup>55</sup> чем легковых автомобилей.*

---

## Выводы

Главной проблемой отечественного автопрома является не дефицит сборочных мощностей — их как раз с избытком, а обилие и многообразие низколокализованных платформ, которые как собирали, так и собирают на автозаводах.

Попытки принудить автоконцерны к локализации через компенсацию утилизационного сбора, а также простимулировать через СПИК успеха не имели. Даже если бы эти контракты были реализованы до начала СВО (если предположить, что она началась бы не в 2022 году, а в 2025–2027 годах), то это ничего принципиально не изменило бы, а лишь уменьшило количество проблем.

---

<sup>51</sup> Рынок новых грузовых автомобилей в 2022 году: ТОП-10 марок и моделей. // «Автостат». 2023. 10 января. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/53564/>

<sup>52</sup> Продажи новых грузовых автомобилей в России в 2023 году и в декабре. // «Автостат». 2024. 12 января. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/56570/>

<sup>53</sup> Рынок новых LCV в 2022 году: ТОП-10 марок и моделей. // «Автостат». 2023. 10 января. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/53560/>

<sup>54</sup> Продажи новых LCV в России в 2023 году и в декабре. // «Автостат». 2024. 11 января. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/56560/>

<sup>55</sup> «Мы здесь лучше знаем потребности клиента». Николай Соболев, гендиректор «Соллерса». // «Коммерсант». 2023. 22 декабря. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6395946>

Практика 2022 года показала, что мало локализовать двигатель, КПП и мосты, необходимы ещё сотни наименований других автокомпонентов. Их производства в России не было из-за ошибок в регулировании автомобильной промышленности и перекоса при инвестициях в пользу сборки, а не производства компонентов. Это предопределило использование автоконцернами своих платформ, включение автозаводов в кооперационные цепочки, из которых их без особых проблем вычеркнули.

Использование платформ и соответствующих компонентов иностранных компаний приводило к относительно невысокому уровню затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по сравнению с расходами крупнейших мировых автопроизводителей. В среднем международные автопроизводители тратят на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы около 5% выручки в год, тогда как в Российской Федерации в среднем по автомобильной отрасли в 2016–2021 годах этот показатель составлял 0,2–0,5%.

Теперь России нужно не только обеспечивать технологический суверенитет в автомобильной промышленности за счёт импортозамещения автокомпонентов для автомобилей на отечественных платформах, но и «догонять» развитые страны в разработках и исследованиях. При этом «догнать» Германию или Китай невозможно — слишком велик разрыв между Россией и этими странами в сфере автомобилей на ДВС. В производстве электромобилей этот разрыв также является значимым, но пока не столь драматичным. Поэтому в электромобилях шансы если не догнать, то сократить отставание, есть.

Главной надеждой в электрическом автопроме является автомобиль «Атом». Проект перспективный, эффективный внешне и плотно «нафаршированный» электроникой. С аккумуляторами и двигателями для него всё более-менее понятно — их производство обеспечит «Росатом», которому поручено создать полный цикл производства компонентов для электротранспорта. С электроникой тоже всё ясно: её закупят в КНР. Нет понимания с ценой: подобный автомобиль даже в своём классическом, а не электрическом исполнении не может быть дешёвым. Электрическая версия будет ещё дороже.

А в России есть запрос на недорогой и массовый автомобиль, который невозможно удовлетворить силами АвтоВАЗа и можно удовлетворить за счёт КНР при условии отмены пошлин и сборов, но обратной стороной этого станет гибель российского автопрома.

К сожалению, дешёвый русский автомобиль ещё долго будет мечтой:

- локализованные автокомпоненты будут дороже импортных в силу больших затрат на разработку и производство в условиях меньшего тиража;
- заводы будут страдать от технической отсталости и дефицита кадров;
- на науке будет сказываться фактор хронического недофинансирования.

При этом планы по локализации, объёмам производства и разработкам непременно будут сталкиваться с суровой реальностью излишнего оптимизма чиновников, а сроки — «сдвигаться вправо».

В то же время не стоит ставить крест на автопроме России: СВО, безусловно, отбросила его лет на 25 в прошлое, но не убила, а власть, как показывает индексация утилизационного сбора, балансирует между обеспечением доступа россиян к автомобилям и защитой отечественного автопрома. Кроме того, у государственных и окологосударственных структур появились дополнительные сборочные площадки, что позволяет надеяться на то, что они не только будут активно задействоваться, но и станут дополнительным поводом для приложения лоббистских возможностей корпораций в части защиты внутреннего рынка и локализации производств.

А пока же ключевой вопрос — деньги, которые нужны для обеспечения технологического суверенитета, а также повышение качества управления отраслью. Заводов по выпуску автокомпонентов должно стать больше, устаревших сборочных предприятий — меньше, в платформах должна появиться хоть какая-то логика (их количество должно быть разумным и обеспечивать конкуренцию, но не приводить к распылению сил и неспособности освоить их высокую локализацию). Впрочем, всё описанное автором понимает и бюрократия. По крайней мере, обилие сборочных производств и

платформ в стратегии развития автопрома до 2035 года указывается в качестве проблемы. Найти проблему чиновникам удалось, вопрос в том, когда и как они её решат.

# 2050 SONAR

Союз  
Россия  
Беларусь  
Фабрика смыслов  
Нарратив  
Кооперация  
Интеграция  
Политэкономия  
Идентичность  
Будущее  
Прогноз  
Анализ  
Обороноспособность  
Наука и техника  
Промышленность  
Культура  
Точки роста

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)

