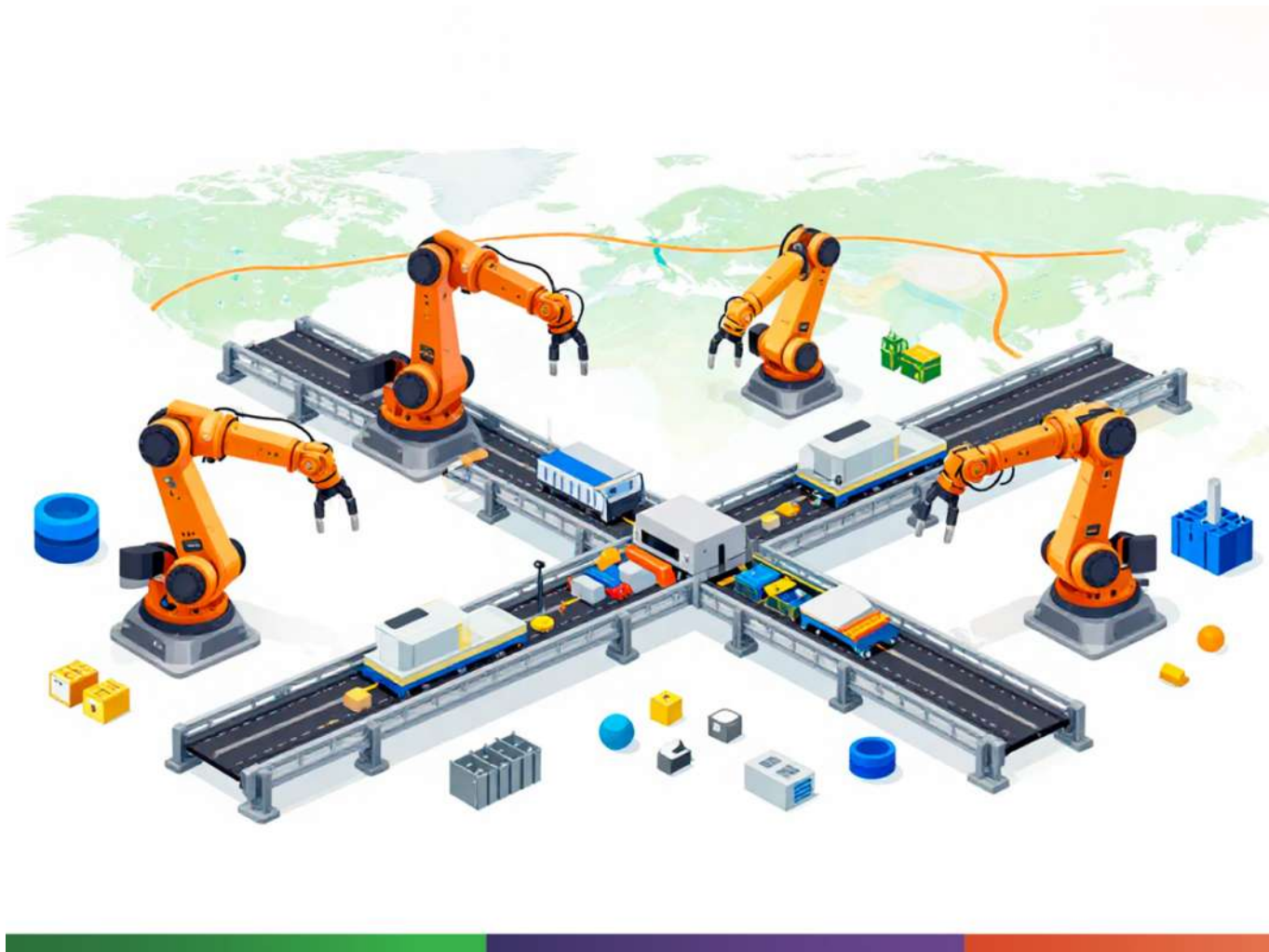


Российский авторынок в новой конфигурации спроса



Подготовлено на основе отчета «Обзор автомобильного рынка в России в 2025 году и перспективы развития» компании «Технологии Доверия», где в единой рамке рассмотрены легковые автомобили и сегмент LCV, сценарии до 2030 года и траектория локализации. Практическая значимость документа очевидна для исследователей и практиков: он предлагает не только статистическое описание спада, но и параметризацию структурной перестройки рынка, что позволяет обсуждать границы импортозамещения, устойчивость спроса и перспективы российских платформ в долгом цикле обновления парка.

По итогам 2025 года рынок новых легковых автомобилей сократился на фоне замедления экономического роста, устойчивого инфляционного давления и снижения цен на нефть. В стоимостном выражении падение составило около 12% благодаря росту цен, частично обусловленному повышением утилизационного сбора, что сгладило снижение физических объемов. Таким образом, реализовалась траектория, близкая к пессимистичному сценарию, однако сам отчет предлагает трактовать ее как начало длительного периода структурной перенастройки, а не как разовый кризисный эпизод.

Ключевым источником сокращения стал сегмент импортных новых автомобилей: их продажи в натуральном выражении снизились на 36%, в денежном — на 28%, а доля в совокупных продажах упала до 44%. Это фиксирует смещение от прежней модели, в которой рынок был существенно зависим от прямых зарубежных поставок, к конфигурации, где доминируют локализованная сборка и отечественные бренды. Последние сократили объемы всего на 4% (с 452 тыс. до 435 тыс. автомобилей), при этом их выручка выросла почти на половину, что указывает на изменение ценовых уровней и структуры спроса; наиболее же быстро растущим сегментом стали иномарки российской сборки с приростом продаж на 43% (до 308 тыс. штук).

Прогнозная часть отчета предлагает три сценария развития рынка легковых автомобилей до 2030 года — пессимистичный, базовый и стабилизирующий — с различающимися темпами роста и глубиной локализации. В базовом сценарии 2026 год рассматривается как период близкий к стагнации, после чего рынок выходит на среднегодовой рост порядка 3–5%, тогда как стабилизирующий сценарий фиксирует потенциальный рост до 9% CAGR за счет ускоренной локализации, расширения продуктовых линеек и экспорта. Важный дискуссионный момент здесь — чувствительность этих траекторий к внешним шокам: от динамики доходов населения и курса рубля до параметров денежно-кредитной политики и стоимости владения автомобилем.

Сегмент легких коммерческих автомобилей в отчёте выделен как особый объект, связанный прежде всего с корпоративным спросом, развитием электронной торговли и городской логистики. По оценкам аналитиков, устаревание парка таких автомобилей, ожидаемое снижение ключевой ставки Банка России до 11,6% к концу 2026 года и расширение онлайн-торговли создают предпосылки для начала восстановления рынка. В горизонте 2027–2030 годов прогнозируется среднегодовой рост сегмента около 6,5%, что при прочих равных позволит к 2029 году вернуться к объемам 2024 года.

Отдельного внимания заслуживает блок, посвященный локализации и платформенным решениям, где отчет фиксирует переход от отверточной сборки к разработке собственных унифицированных платформ для легковых и коммерческих автомобилей. Здесь на первый план выходит вопрос пределов локализации: насколько глубоко возможна замена импортных компонентов, включая электронику и программное обеспечение, и при каких условиях экспорт может стать не побочным, а системообразующим фактором загрузки мощностей. Для исследовательской дискуссии это открывает поле между техническими возможностями, институциональной средой и глобальной конфигурацией цепочек поставок.

В отношении силовых установок отчет исходит из концепции «смешанной архитектуры», предполагающей долгосрочное сосуществование ДВС, гибридных схем и автомобилей на новых источниках энергии. Для российского рынка ставка только на быструю массовую электромобилизацию признается нерелевантной: большую роль играют параметры совокупной стоимости владения, доступность сервисной инфраструктуры, климатические ограничения и устойчивость поставок критических компонентов. В этом контексте особенно перспективными выглядят исследования о соотношении «углеродных» и экономических эффектов различных силовых конфигураций в условиях затянувшегося обновления парка.

Существенную часть материала занимает анализ трансформации каналов продаж и моделей

доступа к мобильности: рост маркетплейсов, распространение каршеринга, удлинение срока владения и рост доли кредитных сделок меняют не только коммерческую архитектуру, но и параметры спроса. Для научной повестки это означает необходимость рассматривать авторынок не изолированно, а в связке с финансовыми рынками, городской инфраструктурой и цифровыми сервисами, которые переопределяют само понятие «автомобиль как товар». В этой связке отчет «Технологий Доверия» может рассматриваться как эмпирическая база для междисциплинарного анализа.

***Отчет «Обзор автомобильного рынка в России в 2025 году и перспективы развития»
компании «Технологии Доверия»***