

Тренды корреляции развития автомобильного рынка с автокредитованием

Trends in the Correlation of the Automotive Market Development with Car Loans

DOI: 10.12737/2587-9111-2025-13-3-50–54

Получено: 05 мая 2025 г. / Одобрено: 12 мая 2025 г. / Опубликовано: 25 июня 2025 г.

Юдина О.В.

Канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и управления,
ФГБОУ ВО «Тульский государственный педагогический университет
им. Л.Н. Толстого»,
Россия, 300026, г. Тула, проспект Ленина, д. 125,
e-mail: PolyakovaOV2006@yandex.ru

Yudina O.V.

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Department of Economics and Management,
Tula State Lev Tolstoy Pedagogical University,
125, Lenina St., Tula, 300026, Russia,
e-mail: PolyakovaOV2006@yandex.ru

Аннотация

В данном исследовании рассматриваются особенности развития современного российского автомобильного рынка в контексте корреляции с автомобильным кредитованием, являющимся одним из самых востребованных банковских продуктов для населения. Актуальность рассматриваемой тематики обусловлена тектоническими процессами, происходящими на автомобильном рынке с 2022 г., миграцией автомобильных брендов и мировой экспансией китайских автопроизводителей. Несмотря на подобную волатильность рынка, финансовые посредники продолжают вести жесткую и упорную конкурентную борьбу за каждого клиента, поскольку кредитование покупателей автомобилей остается наиболее сбалансированным кредитным продуктом по показателям прибыльности и риска. В статье проводится исследование динамики продаж и причин трансформации автомобильного рынка в Российской Федерации в последние 10 лет, выделены основные причины роста и падения авторынка и автопрома в России в разные периоды. Сформулированы основные тенденции и перспективы на авторынке, характерные для начала 2025 г. Систематизированы основные проблемы в сфере отечественного автопрома и экспорта автомобилей.

Ключевые слова: автомобильный рынок, инфляционные процессы, государство, цена, волатильность, ключевая ставка.

Abstract

This study examines the development features of the modern Russian automotive market in the context of correlation with automotive lending, which is one of the most sought-after banking products for the population. The relevance of the topic under consideration is due to the tectonic processes taking place in the automotive market since 2022, the migration of automotive brands and the global expansion of Chinese automakers. Despite such market volatility, financial intermediaries continue to compete fiercely and stubbornly for each customer, as car buyer lending remains the most balanced loan product in terms of profitability and risk.

The article examines the dynamics of sales and the reasons for the transformation of the automotive market in the Russian Federation over the past 10 years, identifies the main reasons for the growth and decline of the car market and the automotive industry in Russia in different periods. The main trends and prospects in the car market, typical for the beginning of 2025, are formulated. The main problems in the domestic automotive industry and automobile exports are systematized.

Keywords: automotive market, inflationary processes, government, price, volatility, key rate.

Автомобильный рынок является важным сегментом экономики, определенным маячковым индикатором ее непосредственного благополучия. Структура автомобильного рынка состоит не только из производства автомобилей, но также из их продажи и перепродажи, сервисных и ремонтных услуг. Данная сфера вносит значительный стабильный вклад в создание рабочих мест, в том числе в большом количестве смежных отраслей. Финансовая и банковская отрасли связаны с авторынком в первую очередь через предоставление кредитных и страховых услуг. Не каждый покупатель, тем более в текущих экономических условиях с высокой процентной ставкой, может позволить себе покупку автомобиля без привлечения заемных средств.

Вместе с тем обладание автомобилем является одним из распространенных показателей высокого уровня жизни, к которому стремится большинство экономически активного населения [4]. Явным подтверждением тому служат соответствующие международные рейтинги, в методики которых ежегодно включается пункт о наличии личного средства передвижения. Данный показатель не является критически важным, но, тем не менее, он отражает вполне конкретные возможности людей: и в части мобильности, и в части комфорта жизни.

Тематика экономики автомобильной промышленности подробно поднималась, обсуждалась и анализировалась в научных трудах таких известных ученых, как Е.В. Дробот в рамках реиндустриализации, Д.В. Круглов в контексте модели планирования, И.Б. Лейзин и А.С. Неуструева [3]. Автомобильный рынок как предмет исследования в рамках научной школы выбрали для себя такие ученые-экономисты, как В.А. Вертоградов и А.А. Иванчина [1], В.А. Плотиных и И.Л. Юстратова. В свою очередь, Н.П. Киселева [2] уделяла пристальное внимание в своих исследованиях статистическому анализу конъюнктуры автомобильной отрасли, широко используя корреляционно-регрессионный метод, метод рядов динамики, а также индексный.

Исследованиями состояния, ретроспектив и перспектив отечественного рынка автомобилей занимались многие видные российские учёные.

В России на 1 тыс. человек приходится в среднем 320 автомобилей, в США этот показатель приближается к 800 автомобилям различных мировых брендов. Очевидна экспансия китайских автоконцернов на российском автомобильном рынке: подавляющее большинство легковых автомобилей без пробега — 91,6% — ввозится из Китая, таким образом, китайские автомобили забирают около 55% рынка. Доля

российского автомобилестроения в общем объеме промышленного производства нашей страны составляет примерно 1–2% — в зависимости от года и методологии расчета.

Во многих российских банках, по результатам 2024 г., единственным сегментом розничного рынка, показавшим положительную динамику, стало именно автокредитование. Это произошло на фоне замедления потребительского кредитования и существенного сокращения объемов ипотеки. В целом по банковскому сектору портфель автокредитов за прошедший год вырос на 51,7%, достигнув 2,6 трлн руб., а количество выданных автокредитов выросло на 57%, почти до 1,5 млн займов [7].

В середине 2024 г. Центральному банку пришлось за счет макропруденциальных лимитов в рамках макропруденциальной политики регулятора ограничить объем автокредитов, выдаваемых заемщикам со средней и высокой долговой нагрузкой. Эта мера была направлена на повышение устойчивости и ликвидности банков, несмотря на то, что автокредиты сегодня не составляют весомой части задолженности российского населения: доля автокредитов в займах физических лиц составляет около 7%.

Кроме непосредственного владения, развиваются и другие способы пользования автомобилем: по итогам 2024 г. объем рынка каршеринга в России превысил 60 млрд руб., а количество автомобилей московского каршеринга уже достигло 40 тыс. Данный сервис развивается благодаря географическому расширению в огромной стране, поэтому подобная динамика очевидна и естественна. Многие граждане используют арендованные автомобили на постоянной основе, наряду с общественным транспортом, но пока преимущественно только в крупных городах.

Появился новый аналог каршеринга — автомобили по подписке — долгосрочная аренда авто на срок от месяца и более. Стремительно развивается и рынок такси, причем внушительными темпами, равно как и цены на услуги такси. Одной из очевидных причин роста цен является отсутствие конкуренции. На начальном этапе цифровизации рынка такси в 2015–2017 гг. цены снижались непосредственно за счет конкуренции, а агрегаторы такси привлекали низкой стоимостью услуг, борясь за каждого клиента. К настоящему моменту «Яндексу» удалось фактически монополизировать данный рынок: к началу 2025 г. доля «Яндекса» на рынке такси в Москве составила, по разным оценкам, 95–99%. Одновременно с этим стоимость поездки на такси достигла максимума за последние 10 лет.

На автомобильном рынке появились понятия «цифровая монополия», «доминирующее положение», но законодательство и регулирование не успевают за рынком. Очевидно, что любые монополии — и цифровые, и нецифровые — ограничивают для потребителя выбор, а в конечном счете наносят вред рынку. Тем не менее альтернативы покупке и владению личным автомобилем все-таки имеются, поэтому данные сервисы все усерднее составляют конкуренцию прямому автокредитованию для физических лиц и меняют конфигурацию автомобильного рынка в будущем.

Рассмотрим тренды автомобильного рынка в ретроспективе, а именно, объем проданных легковых автомобилей, в том числе с трейд-ин, за период с 2013 по 2024 г., представленный на рис. 1.

В рассматриваемом периоде первоначальное стремительное падение продаж обусловлено санкциями 2014 г., которые обрушили продажи автомо-

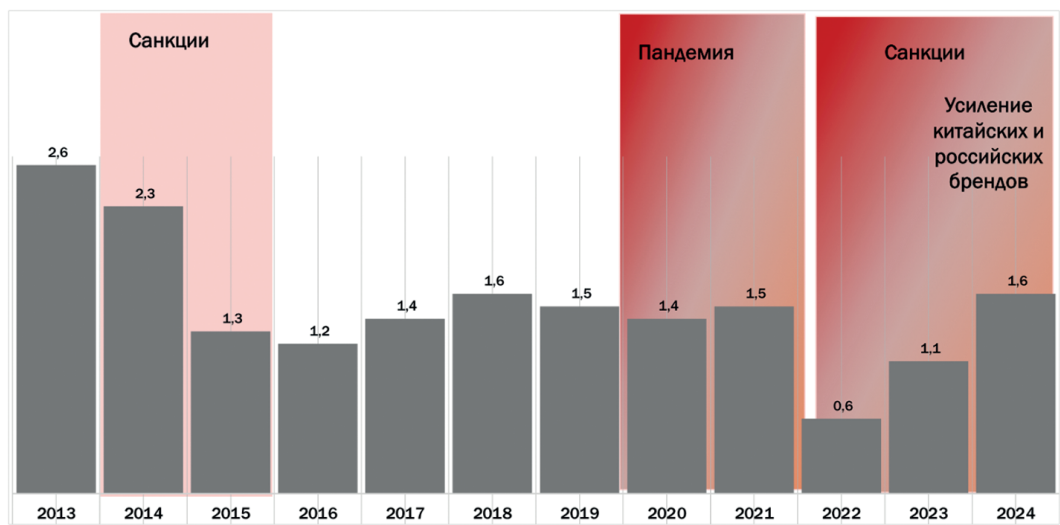


Рис. 1. Объем проданных легковых автомобилей, в том числе с трейд-ин, в ретроспективе, 2013–2024 гг., млн ед. [8]

билей с 2,6 млн единиц до 1,2 млн в 2016 г. — более чем в 2 раза. Следующий гэп продаж связан непосредственно с пандемийными факторами в экономике 2020–2021 гг., а замыкает динамику рассматриваемого периода очередной тренд на сокращение продаж до 0,6 млн единиц в 2022 г. вследствие новых кумулятивных пакетов санкций недружественных стран и развязанной ими финансовой ядерной войны.

Рассмотрим сегментную динамику автомобильного рынка по новым автомобилям и автомобилям с пробегом в табл. 1 и 2.

Таблица 1

Динамика рынка автомобилей от автодилеров и производителей в РФ [6]

Вид ТС	Январь 2025, ед.	Январь 2024, ед.	Декабрь 2024, ед.	Изм. янв. к янв., %	Изм. янв. к дек., %
PC	87 309	80 351	120 916	8,7%	–27,79%
Pickup	1842	1433	2643	28,5%	–30,31%
LCV	5739	5577	11 207	2,9%	–48,79%
HCV	5761	7705	8686	–25,2%	–33,67%
BUS	634	1187	2209	–46,6%	–71,30%
Все ТС	101 285	96 253	145 661	5,2%	–30,47

В сегменте новых автомобилей с января 2024 по январь 2025 г. согласно данным табл. 1 наибольшее падение продемонстрировали грузовые автомобили –25,2% и автобусы –46,6%. При рассмотрении периода января к декабрю максимальное отклонение –71,30% наблюдается в сегменте автобусов, но и все представленные сегменты демонстрируют отрицательную динамику, а общее падение рынка составляет –30,47%. Более оптимистичная картина сложилась за рассматриваемый период на рынке автомобилей с пробегом.

Таблица 2

Динамика рынка автомобилей с пробегом в РФ [6]

Вид ТС	Январь 2025, ед.	Январь 2024, ед.	Декабрь 2024, ед.	Изм. янв. к янв., %	Изм. янв. к дек., %
PC	439 242	381 699	524 384	15,1%	–16,24%
Pickup	3427	2859	4192	19,9%	–18,25%
LCV	30 360	27 457	40 122	10,6%	–24,33%
HCV	19 378	17 746	26 955	9,2%	–28,11%
BUS	2362	1401	4163	68,6%	–43,26%
Все ТС	494 769	431 162	599 816	14,8%	–17,51%

Несмотря на то что динамика в периоде января к декабрю отрицательна по всем сегментам рынка автомобилей с пробегом, январские отклонения демонстрируют рост, особенно значительный для автобусов — 68,6%.

Прогноз рынка легковых автомобилей на 2025 г., по данным автомаркетологов, — в трех сценариях: реалистичном, оптимистичном и пессимистичном — представлен на рис. 2.

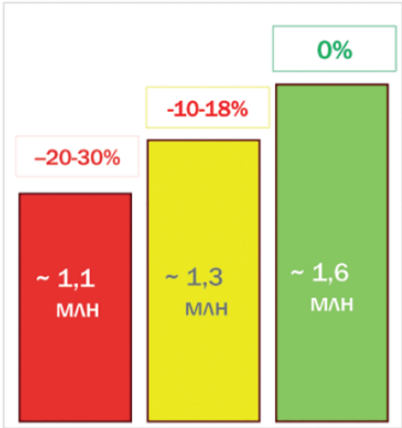


Рис. 2. Прогноз рынка легковых автомобилей в трех сценариях на 2025 г., млн ед. [5]

Прогнозные значения свидетельствуют о том, что в самом оптимистичном сценарии объем продаж будет идентичен 2024 г., и рост рынка легковых автомобилей составит 0%. Большинство экспертов склоняется к отрицательной динамике данного сегмента, анализируя следующие факторы.

1. По-прежнему высокая ключевая ставка, формирующая как у автодилеров, так и у населения якорные инфляционные ожидания.
2. Сокращение доступности автокредитов, связанное в том числе с мерами макропруденциальной политики Банка России, с одной стороны, и с персональным кредитным рейтингом, влияющим на решение об одобрении автокредита, — с другой.
3. Традиционное замедление экономики и бизнес-активности в начале года, как следствие — прямая демонстрация непосредственного влияния индекса сезонности.
4. Волатильность валютного рынка и неустойчивость курса валют вносят дестабилизирующие факторы в автомобильный рынок.
5. Избыточность складских запасов у некоторых автодилеров привела к снижению цен и маржинальности продаж для целого ряда автобрендов.
6. Дифференцированные стратегии дистрибьюторов зачастую по причине низкой доходности, не имеющих намерений инвестировать в инфраструктуру, не оказывают стабилизирующего воздействия на рынок.
7. Экспансия китайского автопрома, представленного на рынке Российской Федерации 70 брендами, продолжает тренд мифологизации, связан-

ный с низким качеством китайских автомобилей, экстраполирующим выжидательную позицию по возвращению надежных и проверенных временем европейских и азиатских брендов.

Рассмотрим динамику портфеля автокредитов в Российской Федерации на рис. 3.

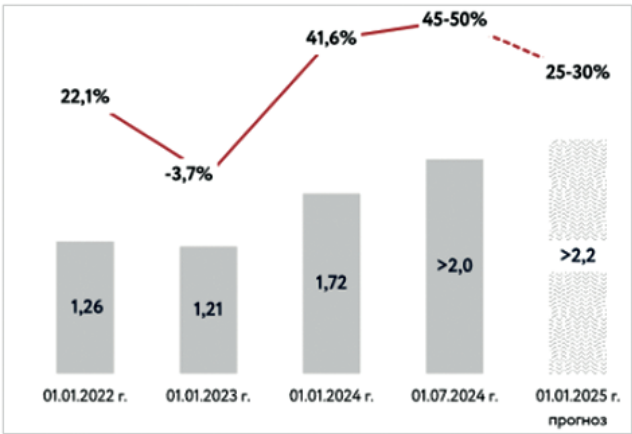


Рис. 3. Динамика портфеля автокредитов в РФ, трлн руб. [9]

Динамика спроса на автокредиты определялась ожиданием повышения утилизационного сбора и процентных ставок, а сокращение доли автокредитов в 2023 г., как следствие, было вызвано непосредственным ростом кредитных процентных ставок, снижением реальных доходов населения и привлекательностью маржинальности депозитов и физического золота. Программы государственного субсидирования, в том числе целевые программы поддержки отечественного автопрома, поспособствовали росту портфеля автокредитов в 2024 г. на 50%. Определенную роль в положительной динамике 2024 г. сыграли экзотивные банки, созданные финансово-промышленными группами для реализации своих экономических интересов и продвигающие в рамках коллабораций уникальное торговое предложение, используя инструменты автокредита.

Определенное охлаждающее действие на объем автокредитов оказали макропруденциальные меры

Банка России, которые вынудили банки тщательнее отбирать заемщиков и минимизировать риски. Рост ставок по автокредитам в сегменте автомобилей с пробегом составил 8–10% и достиг в декабре 2024 г. значений 35–37%. Процентные ставки от автодилеров и в сегменте трейд-ин в 2024 г. повышались более сдержанными темпами и проявили себя более консервативно по отношению к вторичному автомобильному рынку, достигнув уровня 21–23% в среднем. Тем не менее даже аналогичные проценты не вызывают желания у многих покупателей приобретать автомобиль, поскольку его средняя цена за прошедший год в России составляла 3,7 млн руб., а первоначальный взнос 30% от этой суммы может предоставить далеко не каждый заемщик. Повсеместный рост затрат на содержание автомобилей, популярность и доходность банковских вкладов, выжидание возвращения популярных автомобильных брендов — подобные факторы мешают положительной динамике автокредитования и автомобильного рынка.

Доля одобренных заявок в зависимости от персонального кредитного рейтинга или ПКР составляла в 2024 г. от 61,5 % у заявителей с очень высокой кредитоспособностью до 5,9% при низкой кредитоспособности, и даже в сегменте высокой кредитоспособности не превысила 45,9%, что свидетельствует о прямой зависимости количества одобренных автокредитов от ПКР в рамках принципов *RiskBasedLimits*.

Подводя итоги исследования, можно отметить, что у клиентов происходит рост интереса к своему ПКР и желание его повысить, сопряженное с ростом финансовой грамотности и культуры. В складывающихся условиях банки активизируют жесткую конкуренцию за дисциплинированного клиента с точки зрения кредитного качества, и к этой конкуренции повсеместно подключаются автодилеры. Несмотря на высокие процентные ставки, возникают новые стимулы для маркетинговых коллабораций производителей, дилеров и банков.

Литература

1. Вертоградов В.А. Автомобильный рынок РФ: стратегии компаний и действия регуляторов [Текст] / В.А. Вертоградов, С.В. Щелокова, А.А. Иванчина // Стратегии бизнеса. — 2022. — № 2. — С. 33–41.

2. Киселева Н.П. Статистический анализ конъюнктуры автомобильной отрасли России [Текст] / Н.П. Киселева // Инновации и инвестиции. — 2021. — № 4. — С. 117–121.

3. Лейзин И.Б. Анализ автомобильного рынка России [Текст] / И.Б. Лейзин, А.С. Неуструева // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. — 2020. — № 7. — С. 118–124.

4. Сухарев О.С. Распределение инструментов монетарной политики по целям развития [Текст] / О.С. Сухарев, О.Н. Афанасьева // Общество и экономика. — 2022. — С. 5–28.

5. Автомаркетолог. — URL: <https://automarketolog.ru> (дата обращения: 11.04.2025).

6. Ассоциация российских банков. — URL: <https://arb.ru> (дата обращения: 25.04.2025).

7. Индекс потребительских цен (ИПЦ) в РФ (г/г). — URL: <https://ru.investing.com/economic-calendar/russian-cpi-1180> (дата обращения: 01.05.2025).

8. Федеральная служба государственной статистики. — URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189> (дата обращения: 2.05.2025).
9. Центральный банк РФ. — URL: <https://cbr.ru> (дата обращения: 15.04.2025).

References

1. Vertogradov V.A., Shchelokova S.V., Ivanchina A.A. Russian automotive market: company strategies and regulatory actions Strategii biznesa [Business strategies], 2022, no. 2, pp. 33–41. (in Russian)
2. Kiseleva N.P. Statistical analysis of the situation in the Russian automotive industry Innovazii i investizii [Innovation and investment], 2021, no. 4, pp. 117–121. (in Russian)
3. Leyzin I.B., Neustrueva A.S. Analysis of the Russian automobile market Innovatsionnaya ekonomika: perspektivy razvitiya i sovershenstvovaniya [Innovative economy: prospects for development and improvement], 2020, no. 7, pp. 118–124. (in Russian)
4. Sukharev O.S., Afanasieva O.N. Allocation of monetary policy instruments by development goals. Obzhestvo i ekonomika [Society and economy], 2022, pp. 5–28. (in Russian)
5. Avtomarketolog. URL: <https://automarketolog.ru> (accessed 11 April 2025).
6. Assotsiatsia rossijskikh bankov [Association of Russian Banks]. URL: <https://arb.ru> (accessed 25 April 2025).
7. Index potrebitelskikh tsen (IPZ) v RF. URL: <https://ru.investing.com/economic-calendar/russian-cpi-1180> (accessed 1 May 2025).
8. Federal State Statistics Service. Available at: <https://rosstat.gov.ru/folder/11189> (accessed 2 May 2025).
9. TSentral'niy bank RF [The Central Bank of the RF]. URL: <https://cbr.ru> (accessed 15 April 2025).