

DOI: [10.34220/2311-8873-2023-71-80](https://doi.org/10.34220/2311-8873-2023-71-80)



УДК 629.1

UDC 629.1

2.9.5 – эксплуатация автомобильного транспорта

**РАЗВИТИЕ РЫНКА АВТОМОБИЛЕЙ  
КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА В  
РОССИИ**

**DEVELOPMENT OF THE CHINESE-MADE  
CAR MARKET IN RUSSIA**

✉<sup>1</sup> **Комаров Сергей Дмитриевич**,  
магистрант, Рязанский институт (филиал  
Московского политехнического универси-  
тета), г. Рязань,  
e-mail: [komarovsergey123@mail.ru](mailto:komarovsergey123@mail.ru)

✉<sup>1</sup> **Komarov Sergey Dmitrievich**,  
Master's student, Ryazan Institute (branch of Mos-  
cow Polytechnic University), Ryazan,  
e-mail: [komarovsergey123@mail.ru](mailto:komarovsergey123@mail.ru)

**Ретюнских Вячеслав Николаевич**,  
к.т.н., доцент кафедры автомобилей и  
транспортно-технологические средств, Рязанский институт (филиал Московского политехнического университета), г. Рязань,  
e-mail: [vnret@yandex.ru](mailto:vnret@yandex.ru)

**Retyunskikh Vyacheslav Nikolaevich**,  
Candidate of Technical Sciences, Associate Profes-  
sor of the Department of Automobiles and Transport  
and Technological Means, Ryazan Institute (branch  
of Moscow Polytechnic University), Ryazan, e-  
mail: [vnret@yandex.ru](mailto:vnret@yandex.ru)

**Кiryushin Илья Николаевич**,  
к.т.н., доцент, заведующий кафедрой автомоби-  
лей и транспортно-технологические средств,  
Рязанский институт (филиал Московского по-  
литехнического университета), г. Рязань,  
e-mail: [aitts@rimsou.ru](mailto:aitts@rimsou.ru)

**Kiryushin Ilya Nikolaevich**,  
Candidate of Technical Sciences, Associate  
Professor, Head of the Department of Automobiles  
and Transport and Technological Means, Ryazan  
Institute (branch of Moscow Poly-Technical  
University), Ryazan, e-mail: [aitts@rimsou.ru](mailto:aitts@rimsou.ru)

**Аникин Николай Викторович**,  
к.т.н., доцент кафедры автотракторной тех-  
ники и теплоэнергетики, Рязанский госу-  
дарственный агротехнологический универ-  
ситет им. П.А. Костычева, г. Рязань, e-mail:  
[hay459@mail.ru](mailto:hay459@mail.ru)

**Anikin Nikolay Vikrovich**,  
Candidate of Technical Sciences, Associate Professor  
of the Department of Automotive Engineering and  
Thermal Power Engineering, Ryazan State Agrotech-  
nological University named after P.A. Kostychev,  
Ryazan, e-mail: [hay459@mail.ru](mailto:hay459@mail.ru)

**Аннотация.** В статье рассмотрено развитие  
рынка китайских автомобилей на территории  
России.

**Annotation.** The article discusses the develop-  
ment of the Chinese car market in Russia.

**Ключевые слова:** РЫНОК АВТОМОБИ-  
ЛЕЙ, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ,  
КИТАЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬ.

**Keywords:** CAR MARKET, AUTOMOBILE  
TRANSPORT, CHINESE CAR.

<sup>1</sup> Автор для ведения переписки

## 1 Состояние вопроса исследования и актуальность работы

Автомобильная промышленность Китая имеет более чем полувековую историю. С начала 1990-х годов она очень активно развивается. Китай в настоящее время способен производить полную линейку автомобильной продукции. К концу ноября 2006 года Китай имел в общей сложности 6322 автомобилестроительных предприятия [1]. Основными китайскими компаниями в настоящее время являются FAW, SAIC и Dongfeng.

Кроме того, Китай является крупнейшим в мире производителем и рынком сбыта транспортных средств на альтернативных источниках энергии, а также крупнейшим в мире производителем аккумуляторов и двигателей для электромобилей [2,3].

Китайские автомобильные компании активно продвигаются на российский рынок, регулярно предлагая новые модели, и в последнее время объём реализации машин из поднебесной заметно увеличился.

Открывая прайс-лист на китайские автомобили, практически сразу становится заметно, что даже в самых «младших» комплектациях машины имеют довольно неплохое оснащение. Чаще всего автомобили в базовых исполнениях поставляются с кондиционером и полным электропакетом, а в более оснащенных версиях можно нередко встретить климат-контроль и даже кожаную отделку салона.

Китайские компании стараются регулярно обновлять свои модели или выпускать полностью новые автомобили. В то время, как другие автомобильные компании обходятся небольшими изменениями в середине жизненного цикла модели, «китайцы» могут практически полностью переработать экстерьер и интерьер автомобиля.

Не стоит забывать и о том, что китайские компании регулярно выпускают новые модели разных размеров, которые будут подходить как для больших семей, так и для молодых людей, для которых важна внешность автомобиля, а не его практичность.

## 2 Материалы и методы

Китайская ассоциация автопроизводителей (СААМ) опубликовала данные о продажах пассажирских автомобилей в Китае в июле 2022 года. Всего продано 2.143.226 автомобилей. Это на 39.6% больше, чем в июле прошлого года. Продажи кроссоверов и внедорожников составили 1.031.939 штук, это на 43.4 % больше, чем в прошлом году. В сегменте седанов и хэтчбеков продано 998.351 автомобиль, это на 42.4 % больше, чем в июле прошлого года. В сегменте MPV продано 112.936 автомобилей, минус 1.8 %. Самым популярным кроссовером в Китае стал BYD SongPro DM (продано 33072 штуки), на втором месте Haval H6 (27638 автомобилей), на третьем Honda CR-V (26294). Среди седанов и хэтчбеков на первом месте Wuling MINI EV (продано 56609 штук), на втором месте Nissan Sylphy (41350 автомобилей), на третьем Volkswagen Lavida (39054). В сегменте MPV лидером стал Wuling Hongguang (продано 16904 штуки), на втором месте Wuling Rongguang V (13808 автомобилей), на третьем Honda Elysion Hybrid (7057).

Лидером среди китайских производителей на внутреннем рынке стала марка BYD с результатом 162214 автомобилей, на втором месте Wuling (106938 автомобилей), на третьем Changan (106913), затем Chery (100831), Geely (84972), Haval (61279), GAC (56381), MG (53174) [1,4].

Наибольшим спросом в России в настоящее время пользуются кроссоверы и внедорожники, а реализация классических седанов и хэтчбеков постоянно снижается. Практически все китайские компании сейчас предлагают автомобили класса SUV. Например, Chery продает сейчас большие кроссоверы по типу Tiggo 8 Pro или компактный Tiggo 4, а среди продукции Haval имеются кроссоверы F7, F7x и рамные внедорожники H5 и H9, а также новейшие Jolion и Dargo [5].

Аналитики подсчитали, сколько всего китайских автомобилей в России. Названы лидеры по популярности среди марок и моделей.

По данным аналитиков, к 1 января 2022 года число «китайцев» составило 795 тысяч легковых машин. Это лишь 1,7 % от общего количества. Впрочем, и абсолютный показатель, и относительный постоянно растут.

Если же ориентироваться на данные на начало года, то более четверти всего парка занимают автомобили Chery. Их 221 тысяча, то есть свыше 28%. Вторым все еще держится Lifan. Действующие дилерские центры этой марки найти в России сейчас уже непросто. Но у автовладельцев на руках находится 154 тысячи машин с парусниками на решетке радиатора. Впрочем, уже сейчас Lifan наверняка опередили Geely. К 1 января их на рынке было 152 тысячи единиц. Доля в 15% — 119 тысяч машин — принадлежит Great Wall. А вот суббренд этого концерна — Haval, успешно работающий несколько лет, — пока лишь замыкает пятерку. Его объем — 70 тысяч автомобилей [4]. Все остальные марки формируют лишь 10% парка «китайцев».

Что касается модельной структуры, то самая популярная китайская модель — кроссовер Chery Tiggo. Результат — 57 тысяч единиц. Это на 3 тысячи больше, чем у «паркетника» Lifan X60, и на 5 тысяч — чем у внедорожника Great Wall Hover H3. Совсем немного от тройки отстает седан Lifan Solano — 51,5 тысячи машин. А замыкает топ-5 еще один SUV — Great Wall Hover H5 с объемом 35,5 тысяч авто. Отметим, что все эти модели, за исключением Solano, рынок уже покинули. Да и четырехдверный седан от Lifan присутствует в России скорее формально [6].

Лидеры (рис.1) по приросту числа новых дилерских контрактов — Chery и Cheryeheed, за год они открыли 36 и 38 «шоу-румов» соответственно. У компании Geely появился 21 новый автоцентр, FAW открыл 15 новых точек продаж, а бренды Changan и Haval — по 14 каждый [1, 5].



Рисунок 1 – Динамика прироста центров продаж китайских автомобилей в России

Взрывной рост сетей китайских брендов напрямую отражает небывалый интерес россиян к продукции китайского автопрома. Среди автокомпаний из КНР в первую тройку по росту продаж по итогам семи месяцев этого года входят Chery, Haval и Geely. Отгрузка автомобилей их дилерам увеличилась на 430 %, 126 % и 103 % соответственно к аналогичному периоду прошлого года, говорится в отчете комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) в России.

### 3 Результаты исследований

По итогам октября 2022 года в России было приобретено 12767 новых легковых автомобилей китайских марок, что составляет 29,5% от общего объема рынка. Об этом сообщают эксперты агентства «АВТОСТАТ» (рис. 2,3). В то время как весь российский авторынок падает (-63% в октябре), продажи «китайцев» растут, причем уже третий месяц подряд. Так, в августе они выросли на 20%, в сентябре – на 8%, а в октябре – на 3%. Соответственно растет и рыночная доля китайских брендов: если в январе – марте она составляла 9 – 10%, то теперь втрое больше.

Каждый третий (34%) купленный в октябре китайский автомобиль относится к марке Haval, показатель которого составил 4316 единиц – на 8,4% больше, чем год назад. Немного меньше результат у Chery (3838 шт.; -16%), на долю которой пришлось 30%. Примерно пятая часть (19,4%) купленных «китайцев» осталась за Geely (2483 шт.; -11,7%). Бренд EXEED (1163 шт.; рост в 5,7 раза) преодолел тысячную отметку. Объемы покупок машин остальных китайских брендов в октябре составили менее 300 экземпляров. В рейтинге самых популярных моделей из КНР по итогам октября первенствует Haval Jolion, который за месяц был куплен в количестве 3049 автомобилей. На вторую позицию опустился самый популярный «китаец» по итогам сентября – Chery Tiggo 7 PRO (2134 шт.). Замкнул тройку лидеров Geely Coolray с показателем 1394 единицы. Порог в 1 тысячу экземпляров преодолел и Chery Tiggo 4 (1029 шт.), а показатели других китайских моделей находятся ниже этого значения [7].

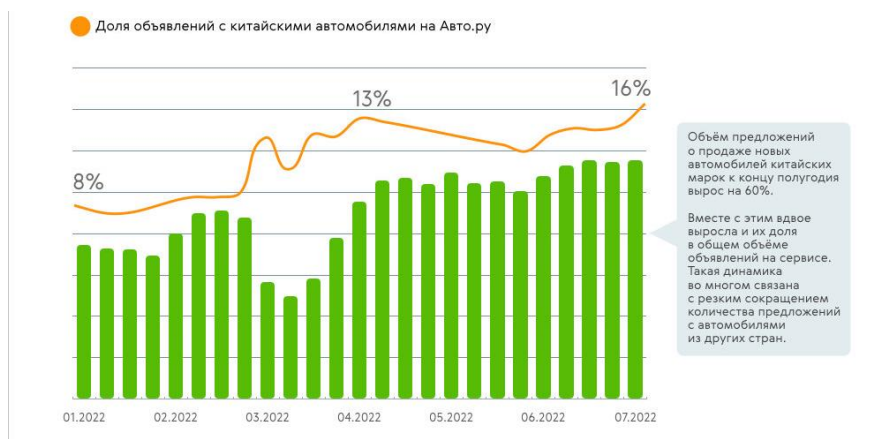


Рисунок 2 – Динамика продаж новых китайских автомобилей

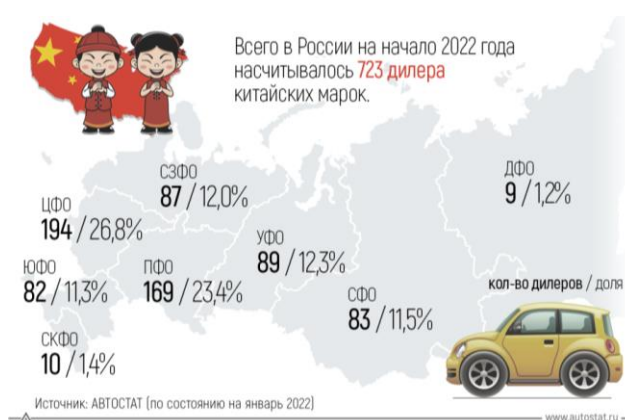


Рисунок 3 – Количество дилерских центров китайских автомобилей в России по состоянию на январь 2022 года

Трудности с выпуском и импортом новых автомобилей большинства европейских и азиатских брендов помогли сегменту китайских машин укрепить свои позиции [8] (рис. 5). К

концу первого полугодия объём предложений оказался выше, чем в начале года, несмотря на общее снижение предложений: объявлений стало на 60% больше (среднее дневное количество в июне относительно января). При этом общее количество публикаций по продаже автомобилей за этот период сократилось на 10–15%.

В разных федеральных округах присутствие «китайцев» ощущается по-разному. Так, более четверти их дилеров (26,8%) приходится на Центральный ФО. Количественно это составляет 194 дилерских центра (подразумеваются дилерские контракты или «номера»). Немногим меньше насчитывается их в Приволжском ФО (23,4 % или 169 дилеров). Еще в четырех округах (Северо-Западном, Южном, Уральском и Сибирском) число дилеров автопроизводителей из КНР находится в диапазоне от 80 до 90 (доля 11 – 12 %). Меньше всего их имеется на Северном Кавказе (10 или 1,4% от общего количества) и Дальнем Востоке (9 или 1,2 %). Эксперты агентства «АВТОСТАТ» считают, что в свете текущих геополитических событий доля китайских брендов на российском рынке, которая последние годы росла, может вырасти еще больше. Также нельзя исключать и увеличения количества их дилеров. Главная причина этого – уход сразу нескольких американских, европейских и японских брендов с авторынка РФ в свете принятых санкций. Как раз именно «китайцы» извлекают из этого процесса наибольшую выгоду. Это касается не только укрепления позиций на нашем рынке действующих игроков из КНР, но и возможного появления новых брендов из Поднебесной.

Те же причины позволили китайским брендам удвоить свою долю на российском рынке. В январе на Авто.ру насчитывалось не больше 8% предложений с моделями из Поднебесной, а к концу июня их доля в общем объеме выросла до 16 %.

На вторичном рынке объявлений стало больше на 40%, хотя в целом рынок за 6 месяцев вырос не так сильно - на 25–30 %. Доля китайских моделей по-прежнему не превышает 2%, хотя в марте она даже незначительно падала. Невысокий показатель доли автомобилей из Китая в перепродаже связан с тем, что спрос на такие машины стал стремительно расти только в последние 3–4 года, но свежие машины пока редко появляются на рынке. А доля более старых китайских машин, которые продавались лет 15 назад, исторически очень мала в общем объеме рынка.

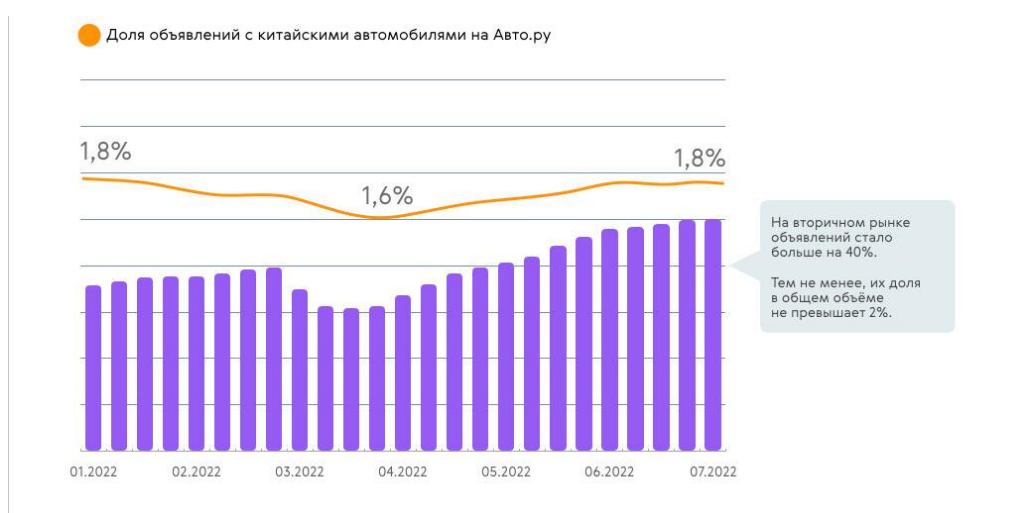


Рисунок 4 – Динамика продаж поддержанных китайских автомобилей

Спрос на новые китайские машины (рис.5) в начале лета оказался на четверть ниже, чем в январе 2022 года. При этом интерес к ним выше, чем к другим машинам: до кризиса контакты продавцов китайских автомобилей узнавали в среднем на 5% чаще, в период ажиотажа (конец февраля — первая половина марта) — в полтора раза чаще, далее — на 7 % чаще.





Рисунок 5 – Запросы потребителей по поиску китайских автомобилей

На вторичном рынке спрос на китайские машины примерно такой же, как и на европейские или японские. Но это лишь из-за ограниченного выбора свежих предложений. Кроме того, ассортимент подержанных автомобилей намного шире, чем новых, и острого дефицита на вторичном рынке нет. Поэтому россияне при одинаковом бюджете отдают предпочтение пусть и более возрастным, но более знакомым моделям.

В первые недели марта 2022 года средняя цена на новые китайские автомобили на сайте Авто.ру выросла до рекордно высокого показателя — до 3,2 миллиона рублей (рис. 6). Это в полтора раза выше, чем в начале января. И примерно на этой отметке с небольшими колебаниями ценник держится до настоящего времени.

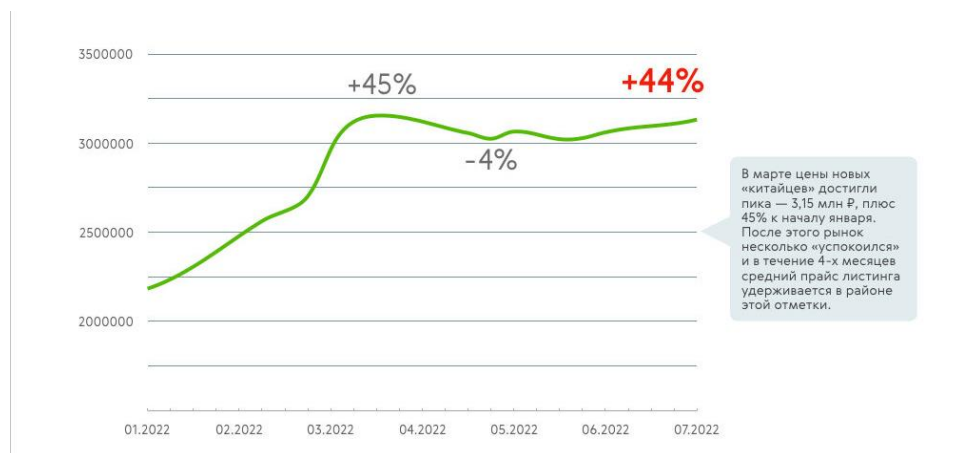


Рисунок 6 – Динамика средней цены на новый китайский автомобиль в течение 2022 года

На вторичном рынке цены менялись более резко (рис. 7). С начала года и до конца февраля средний прайс постепенно вырос на 21%, до 900 тысяч рублей, после чего, к середине марта, упал к докризисному уровню — 840 тысяч (минус 7%). С тех пор ценник плавно, но уверенно повышался и к концу мая вышел на плато — чуть меньше 1,1 миллиона рублей (плюс 44% к началу года).

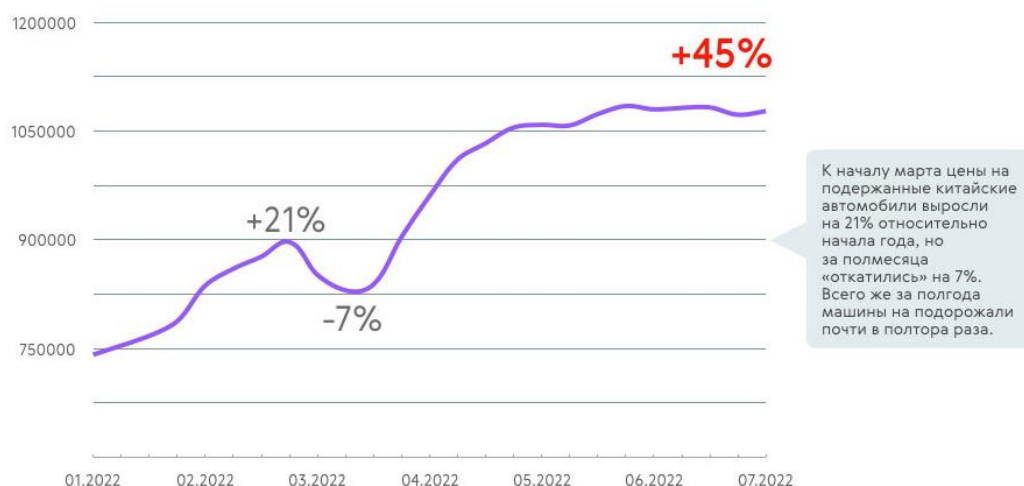


Рисунок 7 – Средняя цена китайских автомобилей с пробегом

Важно понимать, что на средней цене поиска сказываются не только колебания цен на конкретные модели, но и изменение структуры предложений на рынке.

На рынке новых машин (рис. 8) доминируют предложения по продаже автомобилей марок Geely и Haval: они почти одинаково популярны среди пользователей Авто.ру. Немного уступает Chery (контакты продавцов смотрят на 8 % реже), однако эта тройка — далеко впереди конкурентов.

Для сравнения: телефоны дилеров Exeed узнают вдвое реже, чем контакты продавцов брендов из топ-3, а Changan — ещё в 4 раза реже. Эти бренды замыкают топ-5. В десятке лидеров также оказались FAW, JAC, GAC, Great Wall и Dongfeng.

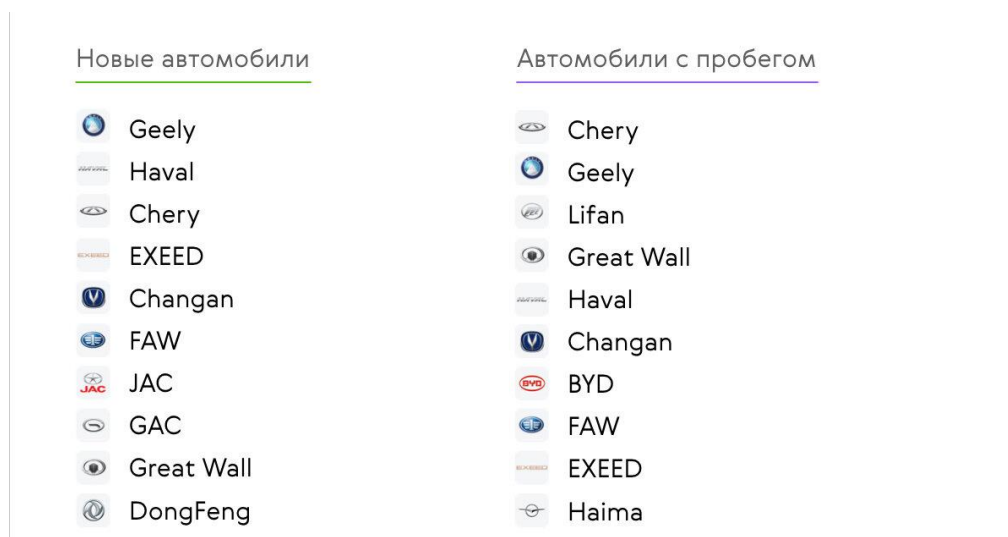


Рисунок 8 – Списки популярных китайских марок автомобилей среди пользователей Авто.ру

На вторичном рынке (рис. 8) лидируют автомобили марки Chery — они почти вдвое популярнее, чем Geely и Lifan. Во многом на популярности сказываются массовость и длительность присутствия марки в России: таких машин на вторичном рынке больше, чем автомобилей других брендов. В пятёрку также попали Great Wall и Haval, причём Great Wall находится в списке выше, чем Haval. Это связано с тем, что Haval был основан лишь в 2013 году, и по сей день является

подразделением компании Great Wall Motors по производству кроссоверов и внедорожников, следовательно, и на рынке он появился намного позже. Во второй половине топ-10 - Changan, BYD, FAW, Exeed, которые пока отсутствуют в перепродаже, а также Haima [9].

Почти все официально представленные в стране китайские модели на рынке новых машин - это кроссоверы разных размеров и ценовых сегментов. Неудивительно, что топ-10 самых популярных заняли представители SUV.

Больше 98% новых китайских автомобилей в России — это представители сегмента SUV. На вторичном рынке на них приходится 65 % предложений, но к июлю их доля выросла на 10% по сравнению с началом года. И дальше она будет только расти. Около 20 % предложений в перепродаже — седаны, 13 % — хэтчбеки.

Почти 60% новых машин — переднеприводные, из них 87 % — с автоматической трансмиссией. Среди вариантов с пробегом доля моноприводных машин выше — три четверти. Это чуть меньше, чем в начале года (минус 2 п.п.): сказывается появление свежих предложений. Доля вариантов с «механикой» снижается: если в начале года 7 из 10 машин в перепродаже были с механической КПП, то сейчас — уже 57 %.

Самые частые цвета, если говорить о предложениях без пробега, — белый (четверть предложений), серый и чёрный (по 21%). Одинаково часто в продаже появляются красные и синие машины (каждое 10-е предложение) — вдвое чаще, чем серебристые и фиолетовые.

Согласно итогам опроса (рис. 9), большинство пользователей Авто.ру (58 %) позитивно относятся к автомобилям китайских брендов. Больше половины из них уже купили или уверены, что купят китайскую машину, остальные такую возможность как минимум не исключают.

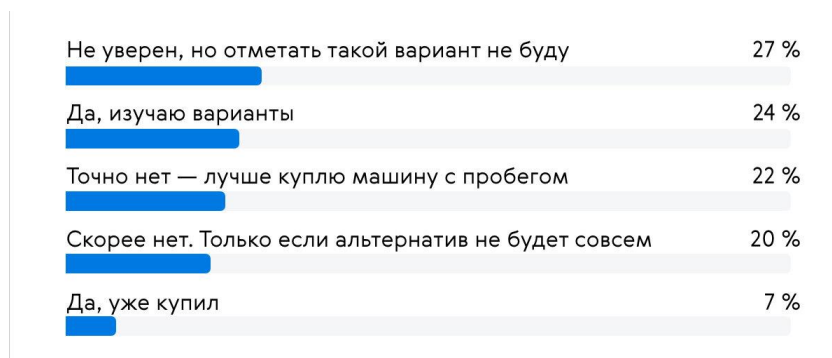


Рисунок 9 – Данные опроса о готовности к покупке китайского автомобиля

И даже среди противников почти половина респондентов рассмотрят «китайцев» в том случае, если машина будет нужна, а других вариантов не останется.

При этом для покупателей чаще всего не имеет значение, в какой именно стране собран китайский автомобиль (рис. 10). Правда, машину из Китая хотели бы купить втрое больше респондентов, чем китайский автомобиль, но выпущенный в России.



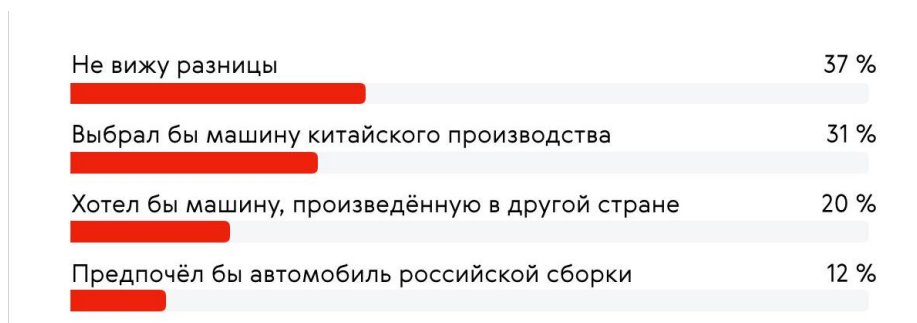


Рисунок 10 – Данные опроса об отношении к стране - сборщику китайского автомобиля

#### 4 Обсуждение и заключение

Сегодня машины из Поднебесной выбирают в основном из-за более конкурентных цен. Вдвое меньше респондентов предпочитают их из-за дизайна, а ещё вдвое реже такую машину готовы купить только ради современной технической начинки или богатой комплектации. На стоимость владения и практичность в эксплуатации этих машин обращают внимание лишь пять человек из ста [10] (рис. 11).

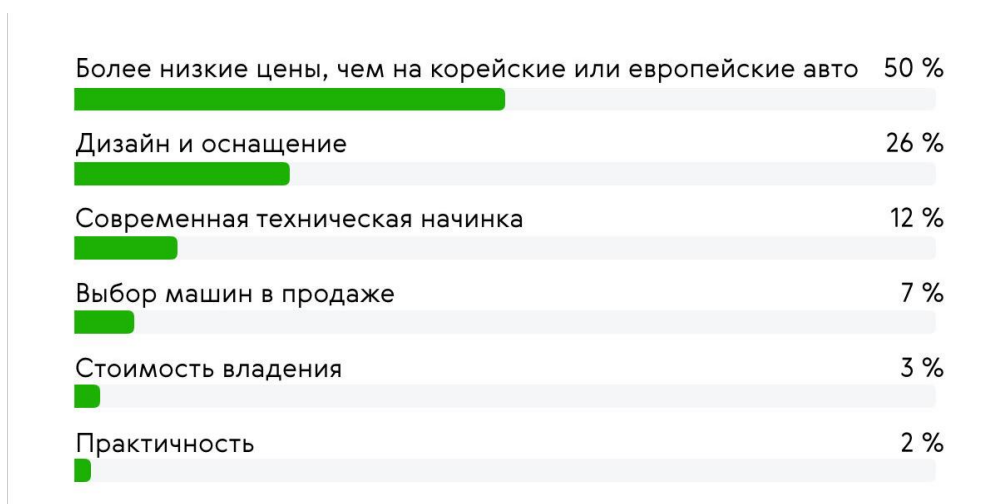


Рисунок 11 – Данные опроса о том, что наиболее всего привлекает их в китайском автомобиле

В Рязани на дорогах общего пользования с каждым днём можно встретить всё больше автомобилей китайского производства. В городе присутствуют автосалоны таких автомобилей, как: Geely, Changan, Lifan, Faw, Haval, Chery, Exeed. Почти все автосалоны находятся в черте города и имеют высокую популярность среди автолюбителей Рязани.

В России активно строятся заводы по производству китайских автомобилей. С каждым днём на дорогах общего пользования появляется всё больше автомобилей из Поднебесной, поэтому владельцам частных автосервисов имеет смысл задуматься о переоборудовании своего бизнеса под обслуживание китайских авто, что будет очень прибыльным решением в 2023 году.

#### Список литературы

1 Фу Сунцзюнь, Исследование стратегии интернационализации китайских автомобильных брендов [Текст] / Фу Сунцзюнь // Сб.: Youth for science 2022: сборник статей Международного учебно-исследовательского конкурса – Петрозаводск, 2022 – Стр. 167-175.

2 Кравцов Ю.И., Развитие рынка электромобилей: китайский опыт [Текст] / Ю.И. Кравцов // Журнал автомобильных инженеров: М. – 2017. – №5(106). – Стр. 5-11.

3 Дорохин С. В., Проблемы и перспективы развития рынка электротранспорта в российской федерации [Текст] / С. В. Дорохин, Н.А. Азарова, В.А. Рудь // Сб.: «Зеленая экономика: «IFOREST»: Материалы международной научно-практической конференции, Воронеж, 2021 – Стр. 25-28.

4 URL: <https://www.chinamobil.ru/news/statistika-prodazh-avtomobiley-v-kitae-v-iyule-2022-g.html>

5 Киселев Д.В., Хавейл в России: семилетний путь к успеху [Текст] / Д.В. Киселев // Скиф. Вопросы студенческой науки: СПб. – 2022. – №5(106). – Стр. 228-232.

6 ©ООО «Автомобильная статистика» - 2005 - 2023 URL: <https://www.autostat.ru/infographics/51088/> © Автостат.

7 URL: <https://xn----7sbbeptbfadjdvm5ab9bjj.xn--p1ai/2022/03/30/skolko-vsego-kitajskih-avtomobiley-v-rossii/>

8 Дорохин С. В., Анализ влияния внешнеэкономических факторов на развитие транзитных перевозок на территории ЕАЭС [Текст] / С. В. Дорохин, В.А. Зеликов, А.Ш. Субхонбердиев, Е.В. Титова, Н.Н. Попова // Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий. – Воронеж, 2020. – №1(83). - Стр. 419-425.

9 URL: <https://xn----7sbbeptbfadjdvm5ab9bjj.xn--p1ai/2021/08/23/strana-kitajskij-avtomobil/>

10 URL: <https://www.autostat.ru/news/53030/> © Автостат.

## References

1 Fu Songjun, Research of the internationalization strategy of Chinese automobile brands [Text] / Fu Songjun // Collection: Youth for science 2022: collection of articles of the International Educational and Research Competition - Petrozavodsk, 2022 - Pp. 167-175.

2 Kravtsov Yu.I., Development of the electric vehicle market: Chinese experience [Text] / Yu.I. Kravtsov // Journal of Automotive Engineers: M. – 2017. – №5(106). – Pp. 5-11.

3 Dorokhin S. V., Problems and prospects of development of the electric transport market in the Russian Federation [Text] / S. V. Dorokhin, N.A.Azarova, V.A. Rud // Collection: "Green Economy: "IFOREST": Materials of the international scientific and practical conference, Voronezh, 2021 – Page. 25-28.

4 URL: <https://www.chinamobil.ru/news/statistika-prodazh-avtomobiley-v-kitae-v-iyule-2022-g.html>

5 Kiselev D.V., Havale in Russia: the seven-year path to success [Text] / D.V. Kiselyov // Skif. Questions of student science: St. Petersburg. – 2022. – №5(106). – Pp. 228-232.

6 ©Automobile Statistics LLC - 2005-2023 URL: <https://www.autostat.ru/infographics/51088/> © Autostat.

7 URL: <https://xn----7sbbeptbfadjdvm5ab9bjj.xn--p1ai/2022/03/30/skolko-vsego-kitajskih-avtomobiley-v-rossii/>

8 Dorokhin S. V., Analysis of the influence of foreign economic factors on the development of transit transportation on the territory of the EAEU [Text] / S. V. Dorokhin, V.A. Zelikov, A.Sh. Subkhonberdiev, E.V. Titova, N.N. Popova // Bulletin of the Voronezh State University of Engineering Technologies. – Voronezh, 2020. – №1(83). - Pp. 419-425.

9 URL: <https://xn----7sbbeptbfadjdvm5ab9bjj.xn--p1ai/2021/08/23/strana-kitajskij-avtomobil/>

10 URL: <https://www.autostat.ru/news/53030/> © Autostat.

© Комаров С.Д., Ретюнских В.Н., Кирюшин И.Н., Аникин Н.В., 2023