ВЫРУЛИТЬ СВОИМИ СИЛАМИ

РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ СТРЕМЯТСЯ АКТИВИЗИРОВАТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОПРОИЗВОДСТВО, ОДНАКО ДЛЯ ЕГО КАЧЕСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ НЕОБХОДИМЫ НАЛИЧИЕ СОБСТВЕННЫХ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И СТАБИЛЬНО ПОЗИТИВНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СРЕДА. АРТЕМ АЛДАНОВ

По данным Росстата, по итогам первого квартала 2026 года производство легковых автомобилей в стране увеличилось на 2,3% и составило 180 тыс. единиц. Рост показателя свидетельствует о наличии определенного прогресса, однако ситуация в отрасли, по мнению экспертов, остается достаточно сложной. Власти страны пытаются поддержать отечественного производителя, в том числе ограничительными мерами для импорта и приобретения автомобилей из недружественных стран, но такие решения не устраняют основные проблемы российского автопрома.



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

В 2026 ГОДУ РОСТ АВТОРЫНКА ПОКА ВЫГЛЯДИТ СКОРЕЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫМ, ЧЕМ УСТОЙЧИВО ЭКСПАНСИВНЫМ

ВЫЖИВАНИЕ ЧЕРЕЗ АДАПТАЦИЮ По словам руководителя автонаправления «Своего Банка» (финтех-группа «СВОЙ») Станислава Пушевского, в настоящее время российская автопромышленность проходит этап перестройки. Базовые производственные мощности сохранены, но структура отрасли за последние годы заметно изменилась. В частности, АвтоВАЗ продолжает работу и остается ключевым производителем массового сегмента, часть бывших иностранных площадок перезапущена под новыми брендами, часть проектов пока находится на стадии постепенного набора объемов.

«В Санкт-Петербурге ситуация выглядит достаточно показательно: город сохранил промышленную автомобильную базу, но она работает уже в новой конфигурации. Основной объем в 2025 году обеспечил завод АГР, где было произведено более 45 тыс. автомобилей Solaris. Этот проект выглядит наиболее понятным с точки зрения рынка: площадка бывшего Hyundai получила продолжение, модели узнаваемы для потребителя, а дилерская и сервисная логика относительно быстро адаптировались к новым условиям. Еще один важный пример — „Автозавод Санкт-Петербург“, где в 2025 году было выпущено около 3 тыс. автомобилей Lada Iskra. Пока это не массовый объем, но сам факт запуска важен: предприятие не выпало из промышленной повестки и постепенно встраивается в новую модель российского автопрома»,— отмечает господин Пушевский.

Отечественная автопромышленность, полагает эксперт в сфере логистики и экономики Иван Амелькин, сейчас находится в состоянии выживания через адаптацию. Заводы, особенно в Санкт-Петербурге, постепенно перезапускаются, но это скорее реанимация, а не полноценное развитие.

«Мы видим, как бывшие площадки Hyundai и Nissan переходят на сборку других моделей, но суть от этого не меняется — мы по-прежнему работаем в режиме крупноузловой сборки из импортных комплектующих. Главная проблема отрасли не отсутствие спроса, а системный дефицит оборотных средств у производителей и отсутствие доступных кредитов. Заводы не могут планировать закупки на год вперед, когда ставка ЦБ делает любой заем неподъемным. Для качественного развития отрасли нужно перестать метаться из стороны в сторону. Мы за последние 15 лет сменили несколько стратегий развития, не доведя до конца ни одной. Нужны долгосрочные, предсказуемые правила игры хотя бы на 10–15 лет вперед. И второе — необходимо создание собственной компонентной базы. Пока мы зависим от поставок машинокомплектов из Азии, любое колебание курса валют или сбой в логистике будет ставить под угрозу весь наш автопром»,— считает он.

СТАТЬ ДОСТУПНЕЕ По словам аналитика Freedom Finance Global Владимира Чернова, главная проблема не в том, чтобы заново запустить конвейер, а в глубине локализации. Для качественного развития отрасли нужны свои компоненты, электроника, системы безопасности, двигатели, трансмиссии, инженерная база и стабильные платформы: «Перспективы у российского автопрома на мой взгляд умеренно-позитивные. В 2026 году можно ждать дальнейшего восстановления выпуска и продаж, но без быстрого возвращения к уровню 2021 года. При этом рост будет зависеть от трех факторов, это доступность автокредитов, стабильность регулирования по утильсбору и локализации, а также способность заводов выпускать не просто собранные в России машины, а конкурентные автомобили по цене и качеству, а также с гарантией и запасными частями.

Между тем, по мнению генерального директора MIGTORG Александра Короткова, говорить о нормализации работы российских автозаводов на сегодняшний день как минимум некорректно. Состояние нужно оценивать не по факту включенного конвейера и наличию машинокомплектов, а по двум ключевым параметрам: динамике продаж со стороны дилеров и размеру остаточного стока. Если завод работает, а складской сток только растет, причем настолько, что его придется распродавать еще полгода, как это было буквально год назад,— это не нормализация. Это имитация производственной активности с отсроченным кризисом ликвидности.

«К примеру, в 2026 году на заводе АГР не было собрано ни одного Solaris HS. Модель, регулярно попадавшая в рейтинги продаж, уже скоро покинет их. Стоки заполнены, да и интерес к модели есть, однако цену почти в 2,5 млн рублей сейчас потянут не все. Покупатель оказывается перед жесткой вилкой: брать либо китайский кроссовер в кредит, либо китайскую легковушку вроде Changan Alsvin, либо отечественное авто — Granta или Vesta. И вот здесь, как ни парадоксально, российский автопром оказывается в выигрышной позиции. И окажется на первых местах, на дистанции»,— полагает господин Коротков.

ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ РОСТ Стоит добавить, что рынок продаж автомобилей, как отечественных, так и зарубежных, с весны 2026 года заметно оживился. По мнению экспертов, это связанно с эффектом отложенного спроса, снижением процентных ставок по автокредитам, появлением новых программ рассрочек.

Генеральный директор компании Frank Auto Ирина Франк напоминает, что за январь — апрель 2026 года россияне приобрели 382,5 тыс. новых легковых машин, что на 9,6% больше аналогичного периода прошлого года. Спрос на новые машины в апреле вырос на 32% к прошлому году. Лидером рынка по-прежнему остается Lada с долей чуть более 27%. Среди иностранных брендов Haval оказался самым популярным, также в топ-10 вошли Tenet, Geely, Belgee, Changan, Jaecoo, и даже Toyota — единственный бренд, официально не представленный в России, но вошедший в десятку.

«Важно отметить, что средние цены на авто продолжают расти, достигнув 3,6 млн рублей в целом по стране, а в Санкт-Петербурге — 3,33 млн рублей. Китайские машины в Петербурге впервые перешагнули отметку в 4 млн рублей. Это неизбежно переориентирует часть покупателей на вторичный рынок или в сторону ожидания более доступных локальных новинок и спецпредложений от дилеров. Сегодня рынок адаптируется и перестраивается. Со „скелетами в шкафу“ (высокие цены, осторожность предпринимателей), но с четкой тенденцией к восстановлению и уверенным интересом частного покупателя. Петербургским заводам предстоит сыграть в этом процессе одну из ключевых ролей»,— считает госпожа Франк.

Рынок новых легковых и легких коммерческих автомобилей растет умеренными темпами, отмечает генеральный директор ГК «Интерлизинг» Артем Алешкин. Китайские бренды по-прежнему сильны, но их доля снижается. Во многом за счет того, что те же модели теперь выходят под российскими марками. «Покупатель стал прагматичнее: смотрит не только на цену, но и на стоимость владение — сервис, запчасти, остаточную стоимость и возможность оперативного ремонта. В условиях высокой ключевой ставки бизнес осторожнее подходит к инвестициям в технику, но при этом потребность в обновлении автопарка никуда не делась. Качественный скачок российского автопрома возможен только при комплексной поддержке: ускорение локализации компонентной базы, развитие R&D-центров (первый из которых запланирован к запуску в Санкт-Петербурге в 2027 году), стабильность регуляторной среды в части утильсбора и пошлин, а также гибкие финансовые инструменты»,— говорит он.

В 2026 году рост рынка пока выглядит скорее восстановительным, чем устойчиво экспансивным, считает доцент Финансового университета при Правительстве РФ Кырлан Марчел. Российский покупатель в 2026 году голосует не столько за страну происхождения бренда, сколько за сочетание цены, доступности обслуживания, привычности конструкции и остаточной ликвидности машины. «Иначе говоря, покупатель сегодня очень рационален. Если новая машина кажется дорогой или слишком неопределенной по дальнейшей эксплуатации, спрос уходит либо в проверенные иностранные бренды, либо на вторичный рынок. Приоритеты у покупателей сейчас вполне прагматичные. Именно поэтому рынок не может быстро вернуться к прежней модели, где выбор был шире, а брендовая и технологическая конкуренция глубже»,— делает выводы эксперт. ■