

Международный научно-исследовательский журнал  
«Прогрессивная экономика»  
№ 12 / 2025 [https://progressive-economy.ru/vypusk\\_1/analiz-vliyanija-makroekonomicheskikh-faktorov-na-sostoyanie-i-dinamiku-rynka-legkovykh-avtomobilej-v-rossijskoj-federaczii-2017-2023-gg/](https://progressive-economy.ru/vypusk_1/analiz-vliyanija-makroekonomicheskikh-faktorov-na-sostoyanie-i-dinamiku-rynka-legkovykh-avtomobilej-v-rossijskoj-federaczii-2017-2023-gg/)  
Научная статья / Original article  
Шифр научной специальности ВАК: 5.2.3  
УДК 332.122  
DOI: 10.54861/27131211\_2025\_12\_102



## АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА СОСТОЯНИЕ И ДИНАМИКУ РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (2017-2023 ГГ.)

*Бородулин Д.А., кандидат педагогических наук, Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Южно-Сахалинск, Россия*

*Шевский Д.С., студент четвёртого курса по направлению подготовки 38.03.01 «Экономика», Дальневосточный государственный университет путей сообщения, г. Южно-Сахалинск, Россия*

**Аннотация.** Настоящая исследовательская работа посвящена анализу динамики и степени влияния макроэкономических факторов (колебания валютных курсов; инфляция на рынке легковых автомобилей; изменение таможенных ввозных пошлин; изменение объёмов производства легковых автомобилей в России; изменения уровня располагаемых доходов населения; учётная ставка Банка России) на состояние рынка легковых автомобилей в Российской Федерации за период с 2017 по 2023 гг. Авторами рассмотрен методический аспект универсальной оценки степени влияния факторной компоненты (совокупность факторов) на результирующую компоненту (показатели объёмов продаж легковых автомобилей). В процессе анализа был получен вывод, что динамика каждого показателя, характеризующего конкретный макроэкономический фактор, разнонаправлено и с разной степенью влияет на состояние рынка легковых автомобилей в России в целом и на его сегменты в отдельности. Несмотря на отрицательные тенденции в сфере общего производства и общих продаж легковых автомобилей в России, связанных с влиянием вышеуказанных внешнеэкономических факторов, такой сегмент как производство и продажи отечественных марок легковых автомобилей характеризуется большей устойчивостью в сравнении с остальными сегментами рынка.

**Ключевые слова:** автомобильная отрасль; производство легковых автомобилей в России; рынок легковых автомобилей в России; макроэкономические факторы.

**Конфликт интересов.** Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.



**Для цитирования:** Бородулин Д.А., Шевский Д.С. Анализ влияния макроэкономических факторов на состояние и динамику рынка легковых автомобилей в Российской Федерации (2017-2023 гг.) // Прогрессивная экономика. 2025. № 12. С. 102–129. [https://doi.org/10.54861/27131211\\_2025\\_12\\_102](https://doi.org/10.54861/27131211_2025_12_102).

Статья поступила в редакцию: 27.11.2025 г. Одобрена после рецензирования: 09.12.2025 г. Принята к публикации: 10.12.2025 г.

## ANALYSIS OF THE INFLUENCE OF MACROECONOMIC FACTORS ON THE STATE AND DYNAMICS OF THE PASSENGER CAR MARKET IN THE RUSSIAN FEDERATION (2017-2023)

*Borodulin D.A., Candidate of Pedagogical Sciences, Far Eastern State Transport University, Yuzhno-Sakhalinsk, Russia*

*Shevskiy D.S., Fourth -year student in the field of training 38.03.01 "Economy", Far Eastern State Transport University, Yuzhno-Sakhalinsk, Russia*

**Abstract.** This research paper is devoted to the analysis of the dynamics and degree of influence of macroeconomic factors (fluctuations in exchange rates; inflation in the passenger car market; changes in import customs duties; changes in passenger car production in Russia; changes in the level of disposable incomes of the population; discount rate of the Bank of Russia) on the state of the passenger car market in the Russian Federation for the period from 2017 to 2023 years. The authors consider the methodological aspect of the universal assessment of the degree of influence of the factor component (a combination of factors) on the resulting component (indicators of passenger car sales). In the course of the analysis, it was concluded that the dynamics of each indicator characterizing a specific macroeconomic factor has a multidirectional and varying effect on the state of the passenger car market in Russia as a whole and on its segments individually. Despite the negative trends in the overall production and sales of passenger cars in Russia due to the influence of the above-mentioned external economic factors, such a segment as the production and sales of domestic brands of passenger cars is characterized by greater stability compared to other market segments.

**Keywords:** automobile industry; passenger car production in Russia; passenger car market in Russia; macroeconomic factors.

**JEL classification:** E23, L11, O14.

**Conflict of interest.** The authors declares that there is no conflict of interest.

**For citation:** Borodulin D.A., Shevskiy D.S. (2025). Analiz vliyaniya makroekonomicheskikh faktorov na sostoyanie i dinamiku rynka legkovykh avtomobilei v Rossiiskoi Federatsii (2017-2023 gg.) [Analysis of the influence of macroeconomic factors on the state and dynamics of the passenger car market in the Russian Federation (2017-2023)].



Progressivnaya ekonomika [Progressive Economy], 12, 102–129,  
[https://doi.org/10.54861/27131211\\_2025\\_12\\_102](https://doi.org/10.54861/27131211_2025_12_102) (In Russ., abstract in Eng.)

The article was submitted to the editorial office: 27/11/2025. Approved after review: 09/12/2025. Accepted for publication: 10/12/2025.

## Введение

Автомобильная отрасль является одной из ключевых отраслей российской экономики и определяет социально-экономический и научно-технический уровень развития страны [1]. Среднегодовая численность работников в автомобильной отрасли в период 2017–2023 гг. составила 282 – 262 тыс. человек соответственно, в т.ч. в производстве легковых автомобилей 78 – 57 тыс. человек соответственно) [2]. Автомобильная отрасль создает мультипликативный эффект, обеспечивая в совокупности со смежными отраслями экономики занятость более чем 2,8 млн. человек. Развитие автомобилестроения создает потребность в высокотехнологичной продукции металлургической, химической, электротехнической, электронной отраслей, станкостроения и других отраслей промышленности.

В связи с изменением геополитических обстоятельств в 2022 году автомобильная отрасль России в сфере производства легковых автомобилей столкнулась со следующими трудностями:

– существенное падение спроса легковых автомобилей на российском рынке (падение в 2,4 раза в 2022 г. по сравнению с 2021 годом);

– остановка ряда производств легковых автомобилей (падение производства в 2,2 раза в 2022 г. по сравнению с 2021 годом), связанные прежде всего с решением иностранных производителей об уходе с российского рынка, а также со сложностями в поставках значимых комплектующих и материалов, в том числе в связи с введением экономических санкций со стороны ряда стран;

– риски банкротства и сокращение сети автомобильных дилеров [1].

Таким образом, целью исследования является выявление наиболее значимых макроэкономических факторов, влияющих на динамику спроса легковых автомобилей в России. В соответствии с поставленной целью исследования определены следующие задачи: определить общие тенденции в сфере производства и продаж легковых автомобилей в России; выявить динамику показателей, характеризующих конкретный макроэкономический фактор, влияющий на состояние рынка легковых автомобилей в России; провести оценку влияния макроэкономического фактора на потребительский спрос на российском рынке легковых автомобилей.

## Обзор литературы

Несмотря на многообразие теоретических и методических подходов к анализу состояния российского рынка легковых автомобилей, целостной системы оценки степени влияния факторов на данный рынок до сих пор не



предложено. Существующие аналитические подходы, предложенные В.А. Вертоградовым, С.В. Щелоковой, А.А. Иванчиной [3; 4; 5]; М. Ю. Елусовым, И. Ф. Фоминым [6]; Е. Ю. Заборовским [7], Д. И. Михайленко [8], Д. В. Нелиным [9], А.С. Неуструевой, И.Б. Лейзиным [10], Ю.А. Кургановым [11]; Д.М. Сторчак, О.Ю. Макаровой [12], на наш взгляд, могут быть дополнены ещё одним методом факторного анализа состояния российского рынка легковых автомобилей, порядок которого представлен ниже.

В настоящей статье рассмотрен авторский методический аспект универсальной оценки степени влияния факторной компоненты (совокупность факторов) на результирующую компоненту (показатели объёмов продаж легковых автомобилей).

### **Материалы и методы**

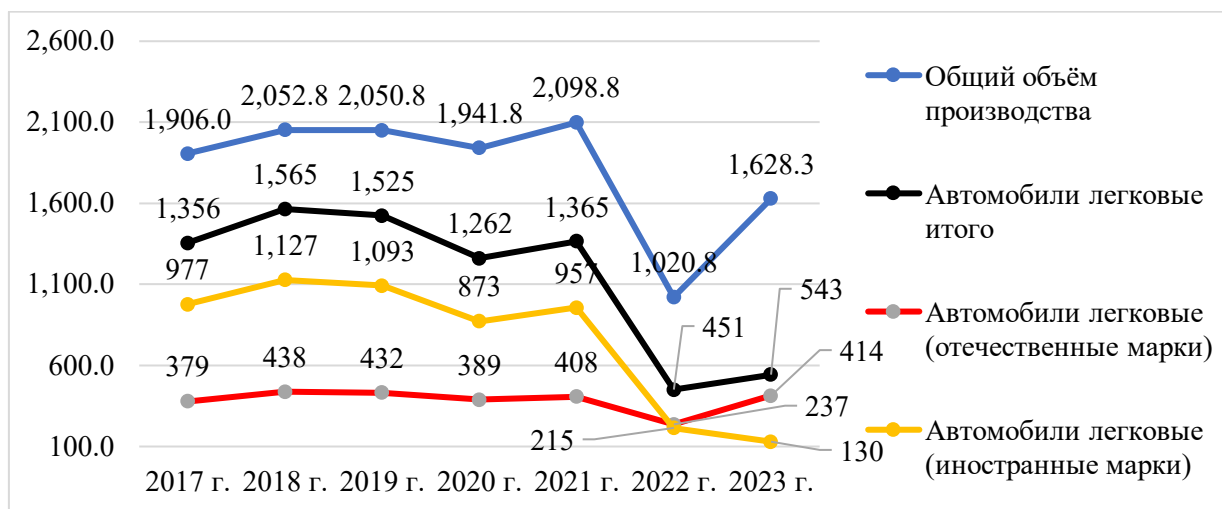
В данном исследовании представлен анализ динамики макроэкономических факторов, оказывающих влияние на состояние рынка легковых автомобилей в Российской Федерации. Рассмотрены такие макроэкономические факторы, как: колебания валютных курсов; инфляция на рынке легковых автомобилей; изменение таможенных ввозных пошлин; изменение объёмов производства легковых автомобилей в России; изменения уровня располагаемых доходов населения; учётная ставка Центрального банка России. В исследовании одновременно проводится графическое сопоставление динамики показателей, характеризующих конкретный вышеуказанный макроэкономический фактор и динамики показателей, характеризующих состояние рынка легковых автомобилей в России.

Далее проводится оценка влияния фактора на потребительский спрос на российском рынке легковых автомобилей. Объектом исследования является рынок легковых автомобилей в России, предметом – особенности влияния макроэкономических факторов на потребительский спрос на российском рынке легковых автомобилей. В контексте исследования использованы методы макроэкономического анализа, трендовый анализ, метод сравнения и сопоставления; корреляционный анализ. Материалами исследования выступают данные Федеральной службы государственной статистики (далее – Росстат) [2], а также отраслевые источники [13; 14].

### **Общие тенденции в сфере производства и продаж легковых автомобилей в России**

Общая картина производства автотранспорта, включая производство легковых автомобилей в России представлена на рисунках 1–3. Можно видеть, что ежегодный объём производства легковых автомобилей в России в период 2017-2023 гг. снизился с 1358 тыс. шт. до 543 тыс. шт. (среднегодовое снижение за период исследования составляет 172,35 тыс. шт.), а также наблюдаем сокращение доли производства легковых автомобилей в общем объёме производства автотранспортных средств с 71,1% до 33,4%.



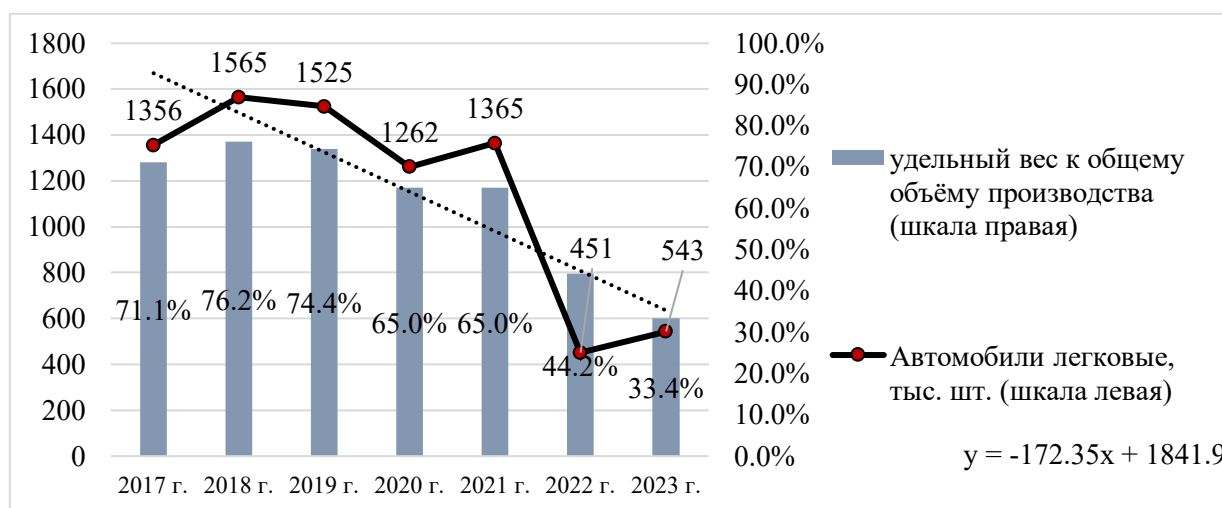


**Рис. 1. Производство автотранспортных средств в РФ, тыс. шт.**

*Источник: составлено авторами по данным [2; 14]*

**Fig. 1. Production of motor vehicles in the Russian Federation, thousand units**

*Source: compiled by the authors based on [2; 14]*



**Рис. 2. Динамика удельного веса и объёмов производства легковых автомобилей в общем объёме производства автотранспортных средств в РФ**

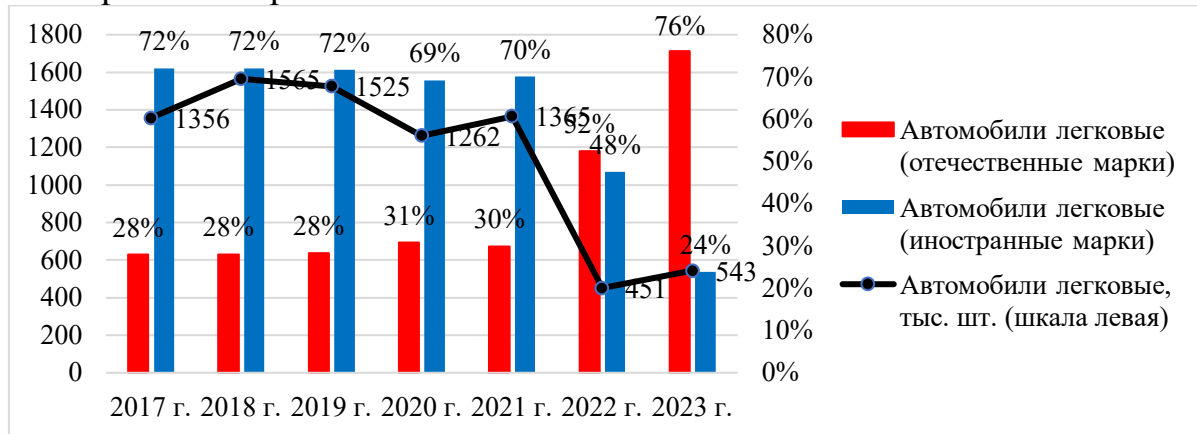
*Источник: составлено авторами*

**Fig. 2. Dynamics of the share and volume of production of passenger cars in the total volume of production of motor vehicles in the Russian Federation**

*Source: compiled by the authors*

Особенно отметим, что с 2022 года наблюдается резкое снижение объёмов производства легковых автомобилей с 1365 тыс. шт. до 543 тыс. шт. и существенный рост доли производства отечественных марок легковых автомобилей с 30% до 76% (рис. 3) в связи с влиянием внешнеэкономических факторов (экономические санкции в отношении автомобильной

промышленности Российской Федерации), которые повлекли за собой: уход иностранных автоконцернов, производящих легковые автомобили на территории РФ; перекрытие основного потока иностранных комплектующих для производства легкового автотранспорта как отечественных так и иностранных марок.



**Рис. 3. Структура объёмов производства легковых автомобилей в РФ**

*Источник: составлено авторами по данным [2; 14]*

**Fig. 3. Structure of passenger car production volumes in the Russian Federation**

*Source: compiled by the authors based on [2; 14]*

Общая картина динамики продаж легкового автотранспорта в России представлена на графиках (рис. 4 и 5). Согласно рисунку 4 видим, что ежегодный общий объем продаж (в количественном выражении) легковых автомобилей в России в период 2017-2023 гг. снизился с 1595 тыс. шт. до 1058 тыс. шт. (среднегодовое снижение за период исследования составляет 140,44 тыс. шт.), при этом:

– объём продаж легковых автомобилей иностранного производства вырос с 324,6 тыс. шт. до 573,6 тыс. шт. (среднегодовой рост за период исследования составляет 24,379 тыс. шт.);

– объём продаж легковых автомобилей (отечественные марки), произведенных в РФ, несущественно вырос с 353,2 тыс. шт. до 390 тыс. шт. (хотя тренд остаётся отрицательный: среднегодовое снижение за период исследования составляет 9,53 тыс. шт.);

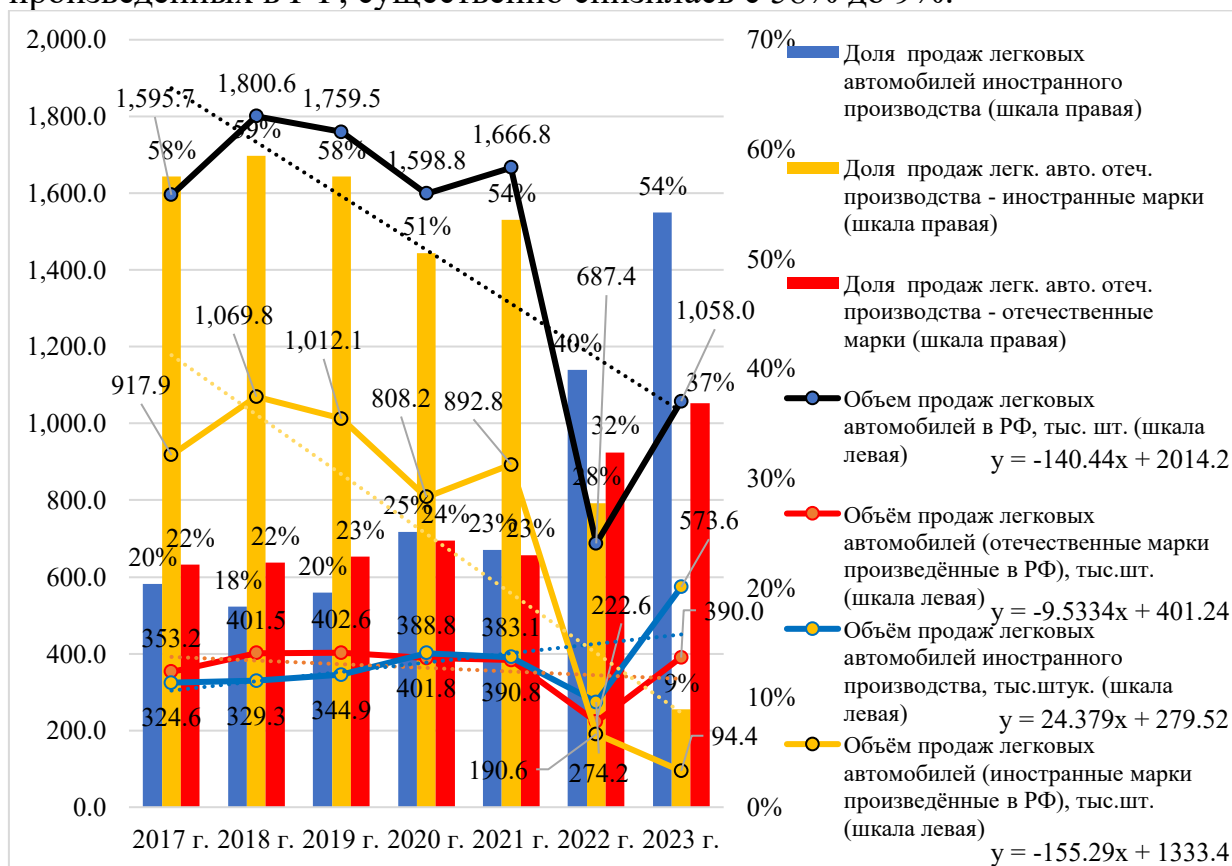
– объём продаж легковых автомобилей (иностранные марки), произведенных в РФ, существенно снизился с 917,9 тыс. шт. до 94,4 тыс. шт. (среднегодовое снижение за период исследования составляет 155,29 тыс. шт.).

А также, за весь период исследования наблюдаем существенные изменения доли продаж легковых автомобилей в общем объеме продаж легковых автотранспортных средств:

– доля продаж легковых автомобилей иностранного производства существенно выросла с 20% до 54%;



- доля продаж легковых автомобилей (отечественные марки), произведенных в РФ, существенно выросла с 22% до 37%;
- доля продаж легковых автомобилей (иностранные марки), произведенных в РФ, существенно снизилась с 58% до 9%.



**Рис. 4. Состояние рынка легковых автомобилей в России (количественный показатель)**

Источник: составлено авторами по данным [2; 14]

**Fig. 4. State of the passenger car market in Russia (quantitative indicator)**

Source: compiled by the authors based on [2; 14]

Особенно отметим, что с 2022 года наблюдается:

- резкое снижение объёмов продаж легковых автомобилей (иностранные марки), произведенных в РФ, с 892,8 тыс. шт. до 190,6 тыс. шт., при этом их доля продаж снизилась с 54% до 18%. Данное снижение внесло существенный вклад в общее снижение объёма продаж легковых автомобилей на российском рынке. В 2023 году снижение продолжилось.

- снижение объёмов продаж легковых автомобилей иностранного производства с 398,8 тыс. шт. до 274,2 тыс. шт., а затем их существенный рост в 2023 году до 573,6 тыс. шт.;

- снижение объёмов продаж легковых автомобилей (отечественные марки), произведенных в РФ, с 383,1 тыс. шт. до 222,6 тыс. шт., а затем их незначительный рост в 2023 году до 390 тыс. шт.



Основной причиной резких изменений в период 2022-2023 гг. в структуре продаж на российском рынке легковых автомобилей являются вышеуказанные внешнеэкономические факторы, в том числе запрет на прямые поставки из-за рубежа (страны Евросоюза, США, Япония и др.) иностранного легкового автотранспорта, продаваемые официальными дилерами в России.

Согласно представленным на рисунке 5 данным, ежегодный рост общего объема продаж (в стоимостном выражении) легковых автомобилей в России в период 2017-2023 гг. с 1634,8 млрд. руб. до 3115 млрд. руб. (среднегодовой рост за период исследования составляет 216,86 млрд. руб.), при этом:

- объём продаж легковых автомобилей иностранного производства вырос с 219,8 млрд. руб. до 2527,6 млрд. руб. (среднегодовой рост за период исследования составляет 382,49 млрд. руб.; доля продаж существенно выросла с 13% до 81%);

- объём продаж легковых автомобилей (отечественные марки), произведенных в РФ, несущественно вырос с 300,5 млрд. руб. до 366,7 млрд. руб. (хотя тренд остаётся отрицательный: среднегодовое снижение за период исследования составляет 1,35 млрд. руб.; доля продаж несущественно снизилась с 18% до 12%);

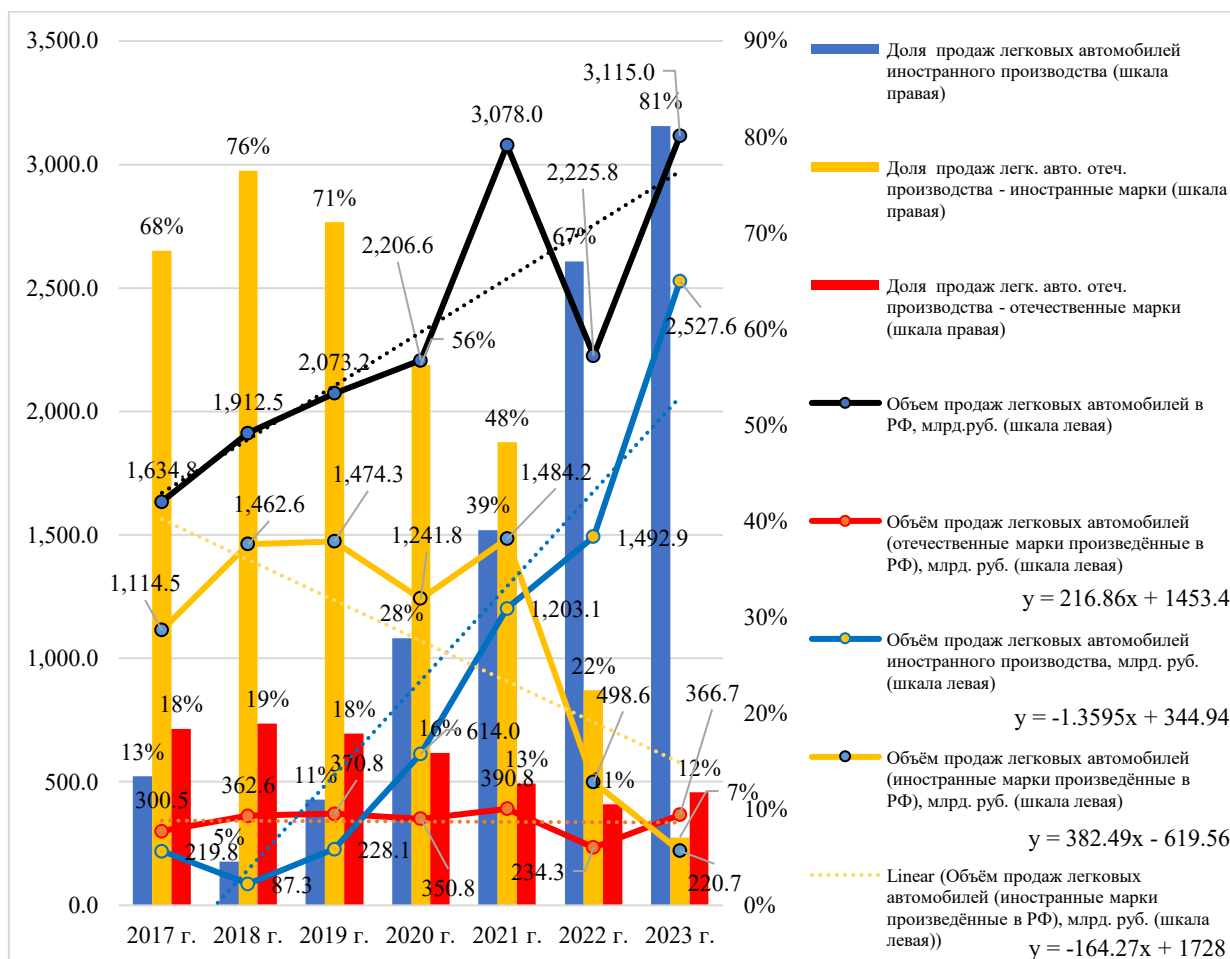
- объём продаж легковых автомобилей (иностранные марки), произведенных в РФ, существенно снизился с 1114,5 млрд. руб. до 220,7 млрд. руб. (среднегодовое снижение за период исследования составляет 164,27 млрд. руб.; доля продаж существенно снизилась с 68% до 7%).

Также отметим, что с 2022 года наблюдается:

- резкое снижение объёмов продаж легковых автомобилей (иностранные марки), произведенных в РФ, с 1484,2 млрд. руб. до 498,6 млрд. руб., при этом их доля продаж снизилась с 48% до 28%. Данное снижение внесло существенный вклад в общее снижение объёма продаж легковых автомобилей на российском рынке в период 2021-2022 гг. В 2023 году снижение продолжилось, но без оказания давления на общие объёмы продаж;

- рост объёмов продаж легковых автомобилей иностранного производства с 1203,1 млрд. руб. до 1492,9 млрд. руб., а затем их существенный рост в 2023 году до 2527,6 млрд. руб., что компенсировало снижение объёмов продаж легковых автомобилей (иностранные марки), произведенных в РФ, и обусловило общий рост объёма продаж легковых автомобилей на российском рынке;

- снижение объёмов продаж легковых автомобилей (отечественные марки), произведенных в РФ, с 390 млрд. руб. до 234,3 млрд. руб., а затем их существенный рост в 2023 году до 366,7 млрд. руб.



**Рис. 5. Состояние рынка легковых автомобилей в России (стоимостной показатель)**

*Источник: составлено авторами*

**Fig. 5. State of the passenger car market in Russia (price indicator)**

*Source: compiled by the authors*

Сопоставив тенденции объёмов продаж легковых автомобилей в количественном (рис. 4) и стоимостном (рис. 5) выражении, наблюдаем следующее:

- разнонаправленное движение по общим объёмам продаж, что свидетельствует о наличии инфляционных процессов на рынке легковых автомобилей в России (см. рис. 7 и 8);

- существенное опережение темпов прироста объёмов продаж иностранных автомобилей по стоимостному показателю над количественным, что обуславливается существенной инфляцией на данные автомобили в период 2021-2023 гг. (см. табл. 1, рис. 7 и 8).

- сонаправленное движение по объёмам продаж легковых автомобилей отечественного производства как отечественных, так и иностранных марок, при этом опережение темпов прироста объёмов продаж по стоимостному показателю над количественным несущественное (см. табл.1), что и



обусловило несущественную инфляцию по данным автомобилям (см. рис. 7 и 8).

**Таблица 1**

**Темпы прироста продаж легковых автомобилей в России**

**Table 1**

**Themes of passenger car sales growth in Russia**

Показатели темпов прироста	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Легк. авто. в РФ всего						
по количеству, %%	12,8	-2,3	-9,1	4,3	-58,8	53,9
по стоимости, %%	17,0	8,4	6,4	39,5	-27,7	39,9
Легк. авто. – отеч. марки, произведённые в РФ						
по количеству, %%	13,7	0,3	-3,4	-1,5	-41,9	75,2
по стоимости, %%	20,7	2,3	-5,4	11,4	-40,0	56,5
Легк. авто. – иностран. марки, произведённые в РФ						
по количеству, %%	16,6	-5,4	-20,1	10,5	-78,6	-50,5
по стоимости, %%	31,2	0,8	-15,8	19,5	-66,4	-55,7
Легк. авто. иностранного производства						
по количеству, %%	1,4	4,7	16,5	-2,7	-29,8	109,2
по стоимости, %%	-60,3	161,4	169,1	95,9	24,1	69,3
Разница между стоимостным и количественным темпами прироста						
Легк. авто. в РФ всего, п.п.	4,1	10,7	15,6	35,2	31,1	-14,0
Легк. авто. – отеч. марки, произведённые в РФ, п.п.	7,0	2,0	-2,0	12,9	1,9	-18,7
Легк. авто. – иностран. марки, произведённые в РФ, п.п.	14,7	6,2	4,4	9,1	12,2	-5,3
Легк. авто. иностранного производства, п.п.	-61,7	156,7	152,7	98,7	53,9	-39,9

*Источник: составлено авторами*  
*Source: compiled by the authors*

## Факторы, влияющие на рынок легковых автомобилей

### Фактор № 1: динамика валютного курса национальной валюты

Динамика курса национальной валюты представлена динамикой курса российского рубля по отношению к доллару США и евро за период исследования. Курс иностранных валют, используемых в качестве расчётных в экспортно-импортных операциях, является существенным фактором в ценообразовании иностранных автомобилей, продаваемых на российском рынке, т.е. большинство иностранных автопроизводителей и официальных дилеров устанавливают цены на продаваемые автомобили в иностранной валюте (долларах США или евро). Повышение курса данных валют напрямую приводит к росту цен на импортные автомобили в российских рублях, делая их менее доступными для российских покупателей. Также подорожание импорта может привести к сокращению или замедлению



темпов роста объемов ввозимых автомобилей, что ограничивает выбор моделей для покупателей, что, следовательно, ведет к повышению цен на всем рынке.

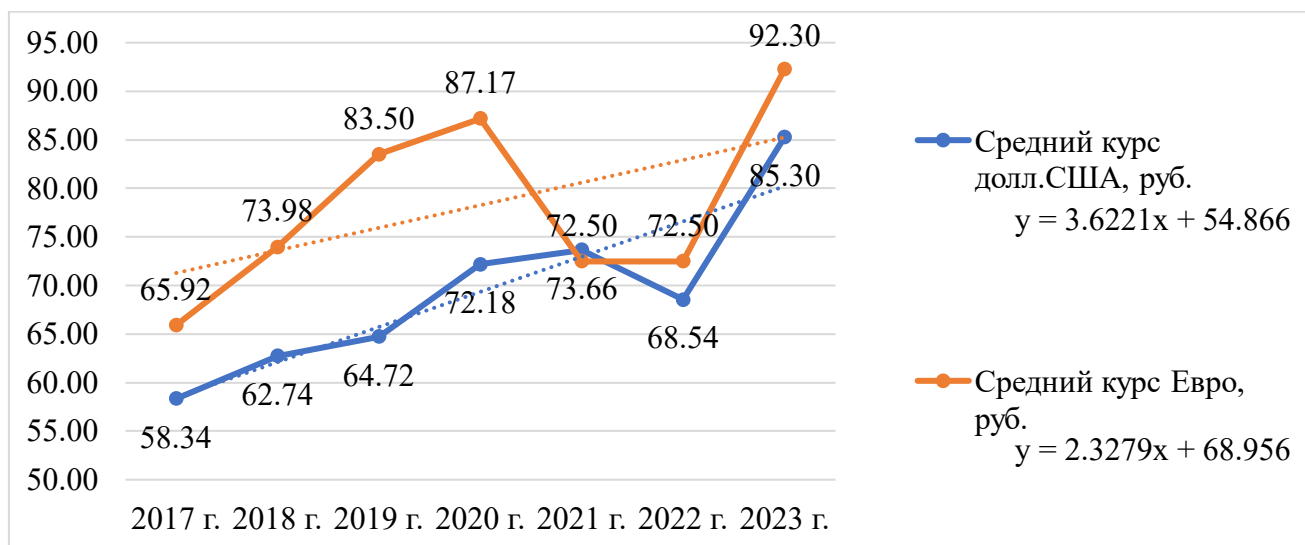
Согласно рисунку 6, мы видим, что за весь период исследования курс российского рубля относительно доллара США снизился на 31,6% и относительно евро снизился на 28,5%. Среднегодовая девальвация рубля составила 3,62 руб. относительно доллара США и 2,32 руб. относительно евро. С 2020 г. по 2022 г. наблюдается укрепление рубля, а в 2023 году резкое его ослабление относительно доллара США и евро.

Основными факторами, определяющими динамику валютного курса российского рубля по отношению к доллару США и евро, является проводимая Банком России политика плавающего валютного курса национальной валюты и действие мировых регуляторов [7].

Политика плавающего валютного курса предполагает, что курс иностранной валюты к национальной определяется рыночным механизмом, т.е. балансом спроса и предложения иностранной валюты на валютном рынке. В этих условиях Центральный банк не устанавливает целевых ориентиров и ограничений по уровню курса национальной валюты, однако может косвенными методами (валютными интервенциями) менять курс. Также политика планомерной девальвации национальной валюты характерна для экспортно-ориентированных экономик какой и является экономика Российской Федерации.

Подведя итог по влиянию фактора №1 на динамику спроса легковых автомобилей (см. табл.2) в России можем констатировать о том, что девальвация российского рубля в течении всего периода исследования оказывает:

- негативное воздействие на динамику объема продаж легковых автомобилей в РФ в целом (степень влияния курса доллара США умеренная, евро – слабая; направление влияния – обратное);
- негативное воздействие на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (иностранные марки) (степень влияния курса доллара США заметная, евро – умеренная; направление влияния – обратное);
- позитивное воздействие на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (отечественные марки) (степень влияния курса доллара США слабая, евро – умеренная; направление влияния – прямое);
- существенно позитивное воздействие на динамику объема продаж легковых автомобилей иностранного производства (степень влияния курса доллара США и евро высокая; направление влияния – прямое).



**Рис. 6. Динамика валютного курса российского рубля за 2017-2023 гг.**

*Источник: составлено авторами по данным [2]*

**Fig. 6. Dynamics of the Russian ruble exchange rate for 2017-2023**

*Source: compiled by the authors based on [2]*

### Фактор № 2: инфляция

Инфляция играет очень большую роль на внутреннем рынке легковых автомобилей, так как инфляция приводит к общему росту цен на товары и услуги, включая автомобили. Автопроизводители вынуждены повышать цены на свою продукцию, чтобы компенсировать увеличивающиеся затраты на материалы, комплектующие, рабочую силу и другие ресурсы, что ведет, в первую очередь, к повышению цен отечественных автомобилей.

Измерение инфляционных процессов в нашем исследовании проводится через расчёты следующих показателей:

- динамика средней расчётной цены одного легкового автомобиля на розничном рынке (рис. 7);
- динамика индекса потребительских цен на легковые автомобили на розничном рынке (рис. 8).

Средняя расчётная цена автомобиля в данной работе – это показатель, который рассчитан как простое среднее арифметическое значение розничной цены определённой группы автомобилей (отечественные марки; иностранные марки, произведённые в РФ; иностранные марки, произведённые за рубежом).

В нашем исследовании для расчёта средней расчётной цены (далее – СРЦ) применяем формулу (1):

$$\text{СРЦ} = Q_c / Q_k, \quad (1)$$

где  $Q_c$  – объём продаж в стоимостном выражении определённой группы легковых автомобилей;  $Q_k$  – объём продаж в количественном выражении определённой группы легковых автомобилей.

Индекс потребительских цен (далее – ИПЦ) – это отношение стоимости фиксированного набора товаров в текущем периоде к его стоимости в базисном периоде и отражает изменение во времени общего уровня цен на товары, приобретаемые населением для конечного потребления [11].

В нашем исследовании для расчёта ИПЦ применяем формулу (2):

$$\text{ИПЦ} = \text{СРЦ}_{\text{тп}} / \text{СРЦ}_{\text{пп}}, \quad (2)$$

где  $\text{СРЦ}_{\text{тп}}$  – цены (средние расчётные цены) на автомобили текущего периода (года);  $\text{СРЦ}_{\text{пп}}$  – цены (средние расчётные цены) на автомобили предыдущего периода (года).

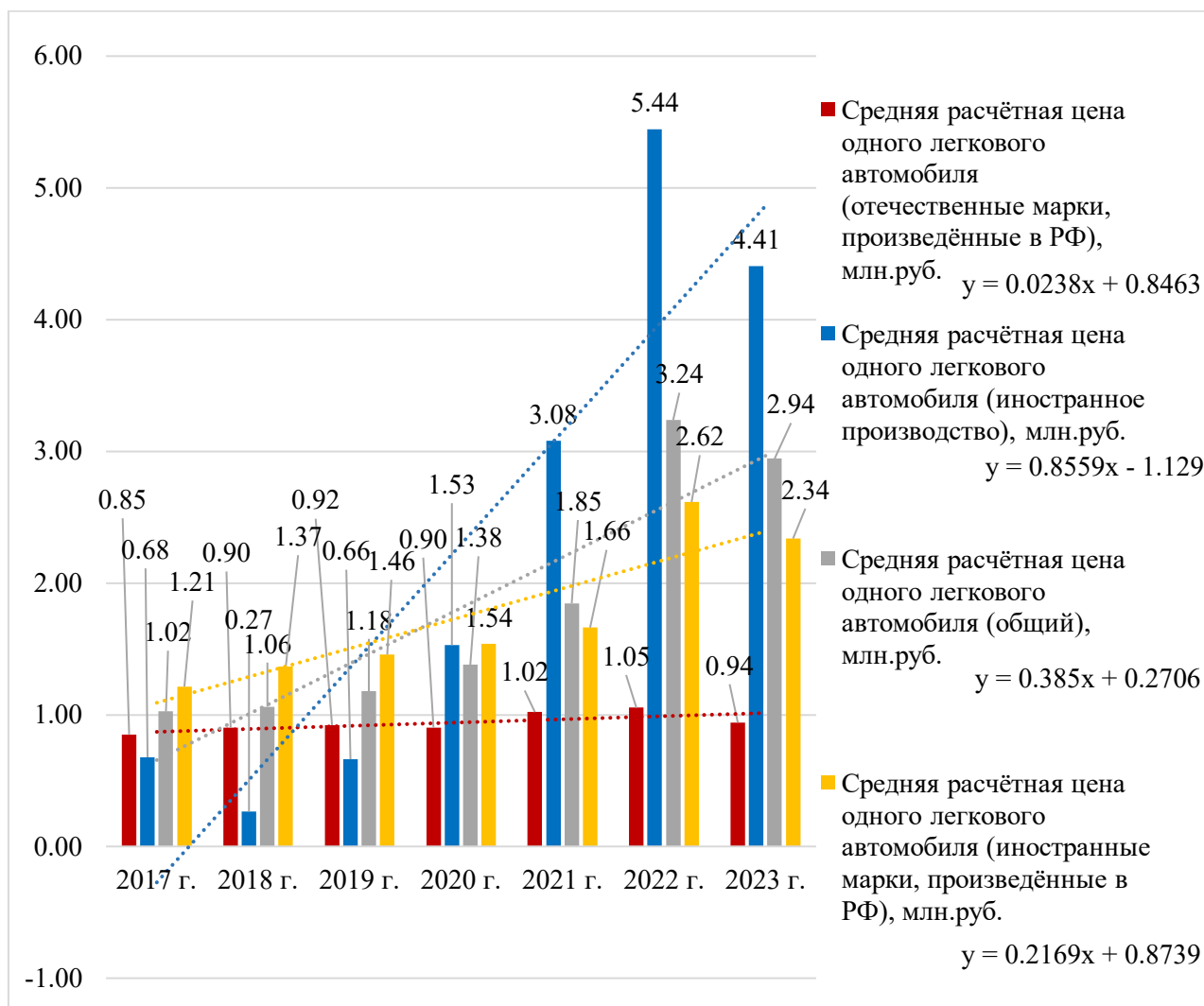
Формула 2 отражает ежегодный рост цен (или темп инфляции) на легковые автомобили, продаваемые в России.

Согласно рисунку 7, мы видим, что за весь период исследования средняя расчётная цена одного легкового автомобиля на розничном рынке России в целом выросла в 2,8 раза с 1,02 млн. руб. до 2,94 млн. руб. (среднегодовой прирост цены составил 385 тыс. руб.), а именно:

– средняя расчётная цена одного автомобиля иностранного производства существенно выросла в 6,5 раза с 0,68 млн. руб. до 4,41 млн. руб. (среднегодовой прирост цены составил 855 тыс. руб.);

– средняя расчётная цена одного автомобиля (иномарки) российского производства выросла в 1,9 раза с 1,21 млн. руб. до 2,34 млн. руб. (среднегодовой прирост цены составил 216 тыс. руб.);

– средняя расчётная цена одного автомобиля (отечественные марки) российского производства остаётся почти неизменной, рост цены составил с 0,85 млн. руб. до 0,94 млн. руб. (среднегодовой прирост цены составил 23,8 тыс. руб.).



**Рис. 7. Динамика средней расчётной цены одного легкового автомобиля на розничном рынке, млн. руб.**

*Источник: составлено авторами*

**Fig. 7. Dynamics of the average estimated price of one passenger car on the retail market, million rubles**

*Source: compiled by the authors*

Согласно рисунку 8 за весь период исследования мы наблюдаем умеренные темпы инфляции по рынку легковых автомобилей в России в целом, а именно:

- высокие темпы инфляции по отношению к иностранным легковым автомобилям (диапазон значений ИПЦ 0,39 – 2,5);
- относительно умеренные темпы инфляции по отношению к иностранным маркам легковых автомобилей, произведённых в России (диапазон значений ИПЦ 0,89 – 1,57);

– низкие темпы инфляции по отношению к отечественным маркам легковых автомобилей, произведённых в России (диапазон значений ИПЦ 0,81 – 1,13).

Обратим внимание на динамику средних цен в период 2021-2023 гг. (рис.7), когда наблюдается существенный их рост в 2022 году (рис.8) на иностранные автомобили и произведённые в РФ иномарки, причиной которого стало существенное общее падение предложения на российском рынке легковых автомобилей (рис. 1 и 4). В 2023 году происходит несущественное снижение средних цен на все легковые автомобили (рис. 8), причиной которого стало насыщение российского рынка иностранными автомобилями выше уровня 2021 года и восстановление предложения отечественных автомобилей (рис. 1 и 4).

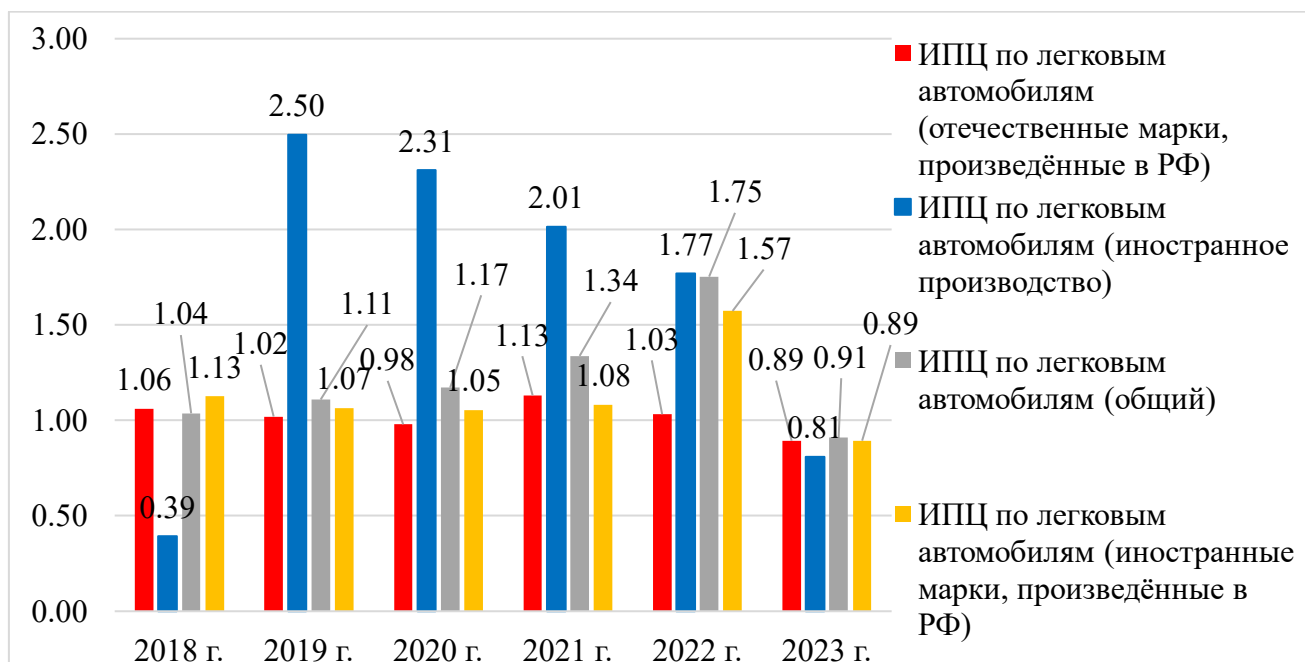
Подводя итог по влиянию фактора №2 на динамику спроса легковых автомобилей (см. табл.2) в России можем констатировать о том, что рост средней цены одного легкового автомобиля в течении всего периода исследования:

– оказывает существенное негативное воздействие на динамику объема продаж легковых автомобилей в РФ в целом, (степень влияния цены очень высокая; направление влияния – обратное);

– оказывает существенное негативное воздействие на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (иностранные марки) (степень влияния цены очень высокая; направление влияния – обратное);

– оказывает негативное воздействие на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (отечественные марки) (степень влияния цены заметная; направление влияния – обратное);

– не оказывает сдерживающего воздействия на динамику объема продаж легковых автомобилей иностранного производства (степень влияния цены слабая; направление влияния – прямое).



**Рис. 8. Динамика индекса потребительских цен на легковые автомобили на розничном рынке**

*Источник: составлено авторами*

**Fig. 8. Dynamics of the consumer price index for passenger cars in the retail market**

*Source: compiled by the authors*

### **Фактор № 3: ставки ввозных таможенных пошлин**

Ставки импортных таможенных пошлин напрямую влияют на стоимость автомобилей на внутреннем рынке страны-импортера. Чем выше ставка пошлины, тем дороже становится импортный автомобиль для потребителя. Это происходит потому, что импортер вынужден включать размер пошлины в конечную цену товара, чтобы компенсировать свои затраты. Ставки ввозных таможенных пошлин на автомобили зависят от возраста машины, её стоимости и технических характеристик, в частности объёма двигателя.

В нашем исследовании в качестве основных критериев при расчёте размера таможенной пошлины (рис. 9) использовались:

- стоимость автомобиля: от 16 700 до 42 300 евро;
- возраст автомобиля: до 3 лет.

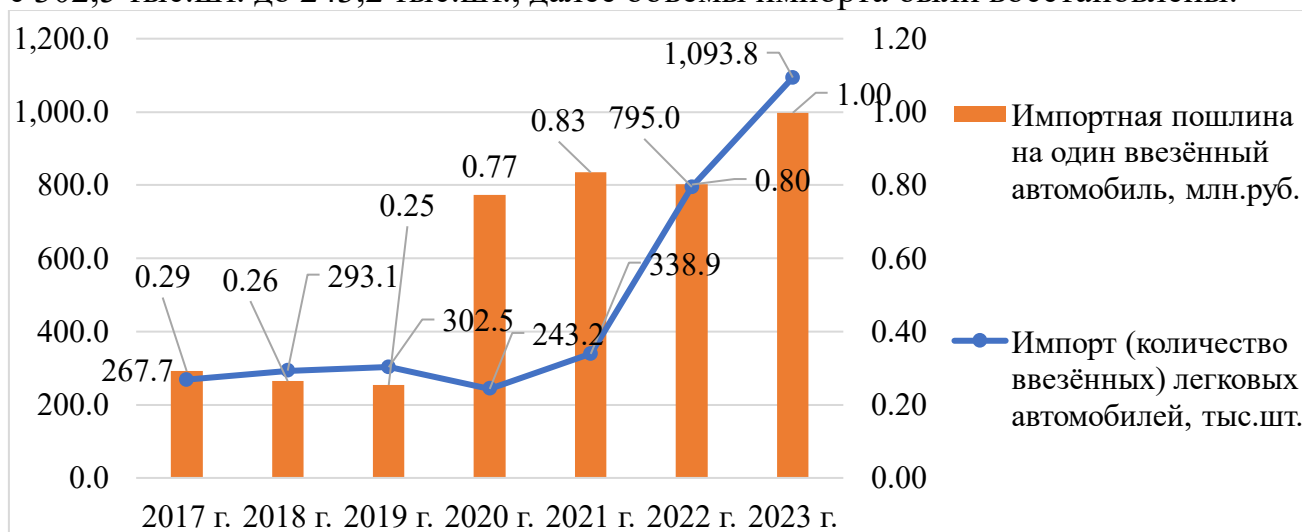
Динамика таможенных ввозных ставок (% от стоимости автомобиля) по вышеуказанным критериям следующая: 2017 г. – 20%; 2018 г. – 17%; 2019 г. – 15%; с 2020 г. по 2023 г. – 48%.

За исследуемый период таможенные пошлины на новые ввозимые автомобили существенно выросли с 15% до 48%. Одновременно из-за того, что ставки установлены в процентах к таможенной стоимости автомобиля, измеряемая в евро (а курс евро, как мы отметили раньше (рис. 6), вырос



примерно на треть за исследуемый период), то величина импортной пошлины на один ввезённый легковой автомобиль, пересчитанная в рубли, существенно выросла с 0,29 млн. руб. до 1 млн. руб. (рис. 9). Что, в конечном итоге, влечёт рост средней цены на импортный автомобиль (рис.7).

Однако отметим, что рост величины ввозной таможенной пошлины и рост цены на импортные легковые автомобили не останавливает импорт (рис. 9) на иностранные автомобили на российском рынке. Количество импортируемых иностранных легковых автомобилей в год выросло с 267,7 тыс.шт. до 1093,8 тыс.шт., однако рост таможенных ввозных ставок в 2020 году с 15% до 48% несущественно снизил приток иностранных автомобилей с 302,5 тыс.шт. до 243,2 тыс.шт., далее объёмы импорта были восстановлены.



**Рис. 9. Динамика количества ввезённых легковых автомобилей из-за рубежа и средней величины импортной пошлины на один ввезённый легковой автомобиль**

*Источник: составлено авторами по данным [2; 14]*

**Fig. 9. Dynamics of the number of imported passenger cars from abroad and the average import duty per imported passenger car**

*Source: compiled by the authors based on [2; 14]*

Подводя итог по влиянию фактора № 3 на динамику спроса легковых автомобилей (см. табл.2) в России, можем констатировать, что рост величины ввозной таможенной пошлины на иностранные легковые автомобили в течении всего периода исследования:

– не оказывает стимулирующего воздействия на динамику объема продаж легковых автомобилей в РФ в целом (степень влияния ставки заметная; направление влияния – обратное);

– не оказывает стимулирующего воздействия на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (иностранные марки) (степень влияния ставки заметная; направление влияния – обратное);



– не оказывает стимулирующего воздействия на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (отечественные марки) (степень влияния ставки умеренная; направление влияния – обратное);

– не оказывает сдерживающего воздействия на динамику объема продаж легковых автомобилей иностранного производства (степень влияния ставки умеренная; направление влияния – прямое).

#### **Фактор № 4: динамика объёмов производства легковых автомобилей в России**

Как уже было выше отмечено (рис. 1, 2, 3), динамика объёмов производства легковых автомобилей в России за весь период исследования отрицательная. Основной причиной падения общих объёмов производства легковых автомобилей в 2022 году стал уход иностранных автоконцернов, производящих легковые автомобили на территории РФ. Самым очевидным последствием такого ухода стал острый дефицит новых легковых автомобилей, особенно популярных иностранных марок. Это привело к росту цен на оставшиеся в продаже модели, как новых, так и подержанных. В ответ на дефицит возник активный параллельный импорт иностранных автомобилей, что частично компенсировало их нехватку на рынке, но привел к неопределенности в ценообразовании и проблемам с гарантийным обслуживанием и существенному росту цен. В 2023 году объёмы производства отечественных легковых автомобилей не восстановились до уровня 2021 года.

Подведя итог по влиянию фактора №4 на динамику спроса легковых автомобилей (см. табл.2) в России, можем констатировать следующее, что снижение общего объёма производства легковых автомобилей на территории России:

– оказывает существенное негативное воздействие на динамику объема продаж легковых автомобилей в РФ в целом, в т.ч. легковых автомобилей отечественного производства (и иностранных и отечественных марок по отдельности) (степень влияния объёмов производства очень высокая; направление влияния – прямое);

– оказывает стимулирующее воздействие на динамику объема продаж иностранных легковых автомобилей в РФ (при этом степень влияния объёмов производства умеренная; направление влияния – обратное).

#### **Фактор № 5: доходы населения**

Доходы населения оказывают существенное влияние на рынок легковых автомобилей в РФ, являясь одним из ключевых факторов, определяющих спрос. Прямая зависимость спроса от доходов – рост располагаемых доходов населения напрямую стимулирует спрос на автомобили. Когда доходы растут, люди становятся более склонны к совершению крупных покупок, таких как приобретение нового автомобиля. Это особенно актуально для сегментов с более высокими ценами.



В нашем исследовании динамика показателей, характеризующих доходы населения, представлены:

- среднемесячной номинальной заработной платой работников предприятий в России в целом;
- индексом реальной заработной платы относительно каждой группы легковых автомобилей (см. формула 2).

Согласно рисунку 10 в течении всего периода исследования наблюдаем, что среднемесячная номинальная заработная плата работников предприятий в России в целом выросла в 1,8 раза с 39,7 тыс. руб./мес. до 73,6 тыс. руб./мес. (среднегодовой прирост зарплаты составил 5,47 тыс. руб./мес.).

Подведя итог по влиянию фактора №5 «Среднемесячная номинальная заработная плата работников предприятий» на динамику спроса легковых автомобилей (см. табл.2) в России можем констатировать о том, что рост заработной платы в течении всего периода исследования:

- не оказывает стимулирующего воздействия на динамику объема продаж легковых автомобилей в РФ в целом, (степень влияния уровня з/п очень высокая; направление влияния – обратное);
- не оказывает стимулирующего воздействия на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (иностранные марки) (степень влияния уровня з/п очень высокая; направление влияния – обратное);
- не оказывает стимулирующего воздействия на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (отечественные марки) (степень влияния уровня з/п умеренная; направление влияния – обратное);
- оказывает стимулирующее воздействие на динамику объема продаж легковых автомобилей иностранного производства (степень влияния уровня з/п заметная; направление влияния – прямое).

Индекс реальной заработной платы (далее – ИРЗП) исчисляется путем деления темпа роста номинальной заработной платы на индекс потребительских цен за один и тот же период времени (см. формула 3) [15]:

$$КЗ = \text{Тр}(зп) / \text{ИПЦ} \quad (3)$$

где: Тр(з/п) – темп роста среднемесячной номинальной заработной платы предприятий в России в целом;

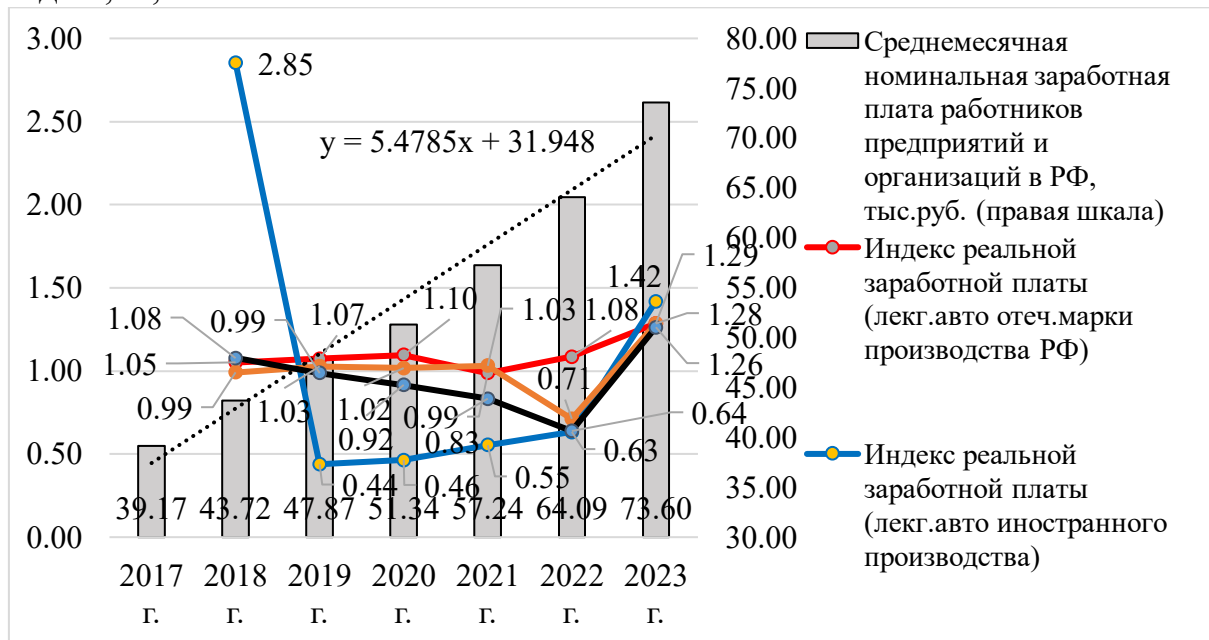
ИПЦ – индекс потребительских цен конкретной группы легковых автомобилей.

Если индекс реальной заработной платы по конкретной группе автомобилей меньше единицы – это означает, что темп роста среднемесячной номинальной заработной платы отстаёт от темпа роста цен на данную группу автомобилей. Такое обстоятельство, в большинстве случаев, побуждает население к покупкам автомобилей.



Согласно рисунку 10 на протяжении всего периода исследования наблюдаем:

– снижение ИРЗП относительно всех легковых автомобилей продаваемых в России в период 2018-2022 гг. с 1,08 до 0,64 и его рост в 2023 г. до 1,26;



**Рис. 10. Динамика индексов реальной заработной платы**

*Источник: составлено авторами*

**Fig. 10. Dynamics of real wage indices**

*Source: compiled by the authors*

– рост ИРЗП (с несущественным снижением в 2021 г. до 0,99) относительно легковых автомобилей отечественных марок производства РФ в период 2018-2023 гг. с 1,05 до 1,29;

– снижение ИРЗП относительно всех легковых автомобилей иностранных марок производства РФ в период 2018-2022 гг. с 0,99 до 0,71 и его рост в 2023 г. до 1,28;

– существенное снижение ИРЗП относительно всех легковых автомобилей иностранного производства в период 2018-2019 гг. с 2,85 до 0,44 и его рост в период 2020-2023 гг. до 1,42.

Подводя итог по влиянию фактора №5 «Индекс реальной заработной платы» на динамику спроса легковых автомобилей (см. табл.2) в России можем констатировать о том, что снижение ИРЗП в течении всего периода исследования:

– оказывает стимулирующее воздействие на динамику объема продаж легковых автомобилей в РФ в целом, (степень влияния ИРЗП заметная; направление влияния – обратное);



– оказывает стимулирующее воздействие на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (иностранные марки) и иностранных легковых автомобилей (степень влияния ИРЗП умеренная; направление влияния – обратное);

– не оказывает воздействия на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (отечественные марки) (степень влияния ИРЗП отсутствует; направление влияния – обратное).

#### **Фактор № 6: учетная ставка Центрального банка России**

Учетная ставка Центрального банка России (далее – ЦБ РФ) оказывает влияние на автомобильный рынок, главным образом, через механизм кредитования. А именно через стоимость кредитов: повышение учетной ставки приводит к удорожанию кредитов для банков. Банки, в свою очередь, повышают процентные ставки по кредитам для физических и юридических лиц, включая автокредиты. Это делает покупку автомобиля в кредит менее привлекательной и снижает спрос на новые автомобили.

В нашем исследовании динамика показателей, характеризующих влияние учётной ставки УБ РФ), представлены:

- средне-хронологической учётной ставки ЦБ РФ;
- объёмом автокредитов.

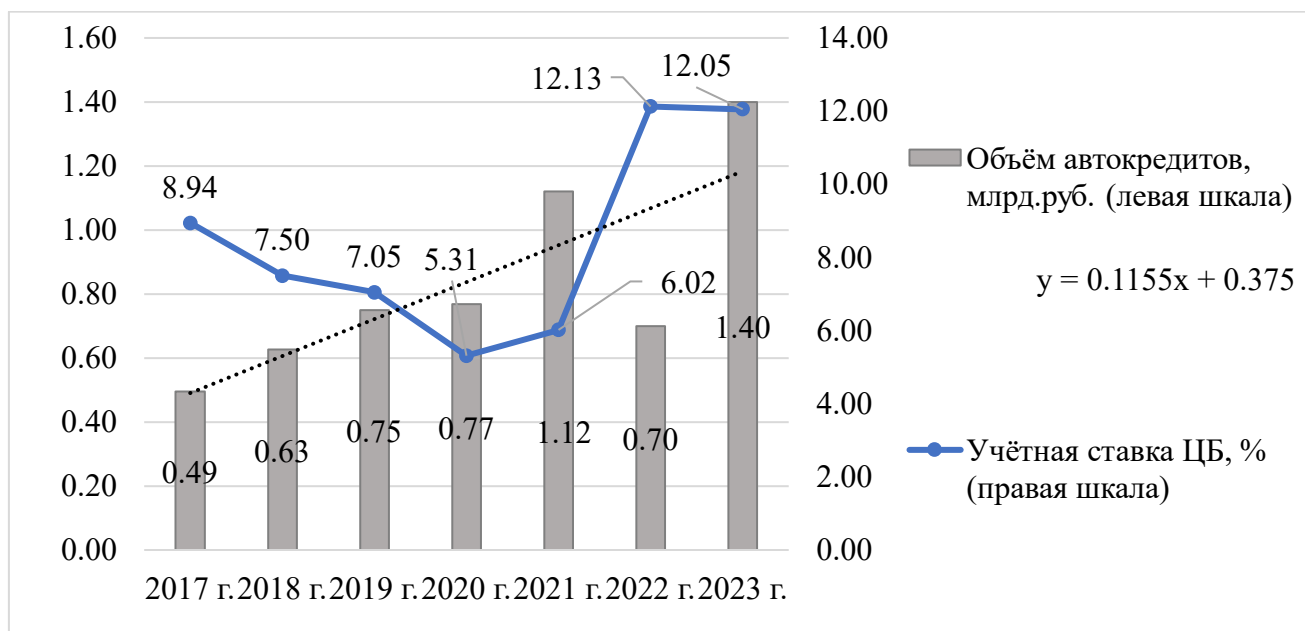
Согласно рисунку 11 в течении всего периода исследования наблюдаем рост средне-хронологической учётной ставки ЦБ РФ с 8,94% до 12,05%.

Подводя итог по влиянию фактора №6 «Средне-хронологическая учётная ставка ЦБ РФ» на динамику спроса легковых автомобилей (см. табл.2) в России можем констатировать о том, что рост учётной ставки в течении всего периода исследования:

– оказывает существенное негативное воздействие на динамику объема продаж легковых автомобилей в РФ в целом, в т.ч. легковых автомобилей отечественного производства (и иностранных и отечественных марок по отдельности) (степень влияния учётной ставки заметная и высокая соответственно; направление влияния – обратное);

– оказывает несущественное стимулирующее воздействие на динамику объема продаж иностранных легковых автомобилей в РФ (при этом степень влияния учётной ставки слабая; направление влияния – прямое).

Согласно рисунку 11 в течении всего периода исследования наблюдаем рост объёмом автокредитов с 0,49 млрд. руб. до 1,4 млрд. руб. Однако отметим, что в 2022 году объём автокредитов существенно снизился в 1,9 раза относительно 2021 года, но такое снижение было обусловлено существенным ростом (в 2 раза) учётной ставки ЦБ РФ в 2022 году относительно 2021 года.



**Рис. 11. Динамика учётной ставки ЦБ (средне-хронологической) и объёмов автокредитов 2017–2023 гг.**

*Источник: составлено авторами по данным [2]*

**Fig. 11. Dynamics of the Central Bank's key rate (average chronological) and volumes of car loans 2017–2023**

*Source: compiled by the authors based on [2]*

Подведя итог по влиянию фактора № 6 «Объём автокредита» на динамику спроса легковых автомобилей (см. табл. 2) в России можем констатировать о том, что рост объёмов автокредита в течении всего периода исследования:

- не оказывает стимулирующего воздействия на динамику объема продаж легковых автомобилей в РФ в целом (степень влияния автокредита слабая; направление влияния – обратное);
- не оказывает стимулирующего воздействия на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (иностраннные марки) (степень влияния автокредита заметная; направление влияния – обратное);
- оказывает несущественное стимулирующее воздействие на динамику объема продаж отечественных легковых автомобилей (отечественные марки) (степень влияния автокредита слабая; направление влияния – прямое);
- существенно стимулирует динамику объема продаж легковых автомобилей иностранного производства (степень влияния автокредита высокая; направление влияния – прямое).

**Таблица 2**  
**Коэффициенты корреляции (степень зависимости) объёмов продаж от влияющих факторов\***

**Table 2**

**Correlation coefficients (degree of dependence) of sales volumes on influencing factors\***

Результативный признак (Y)	Факторный признак "X"								
	курс рубль / евро	курс рубль / дол. США	Сред. Расчётная цена одного легкового автомобиля	Инфляция (ИПЦ)	Ставка импортной таможенной пошлины, %%	Объём производства легковых автомобилей, тыс. шт.	Ном. з/п, тыс. руб.	Учётная ставка ЦБ, %	Объём автокредитов, млрд. руб.
Объём продаж легковых автомобилей (отечественные марки, произведённые в РФ), тыс. шт.	0,40	0,11	-0,60	-0,08	-0,35	0,99	-0,30	-0,61	0,25
Объём продаж легковых автомобилей (иностраные марки, произведённые в РФ), тыс. шт.	-0,37	-0,68	-0,94	-0,25	-0,68	1,00	-0,89	-0,84	-0,54
Объём продаж легковых автомобилей иностранного производства, тыс. шт.	0,76	0,86	0,27	-0,28	0,42	-0,32**	0,61	0,18	0,87
Объём продаж легковых автомобилей в РФ (итого), тыс. шт.	-0,11	-0,44	-0,94	-0,54	-0,61	0,98**	-0,76	-0,86	-0,28

\* количественная оценка степени зависимости при различных значениях коэффициента корреляции представлена в таблице 3; \*\* в качестве факторного признака взят показатель динамики объёмов производства отечественных легковых автомобилей (отечественные и иностранные марки).

*Источник: составлено авторами*

*Source: compiled by the authors*



**Таблица 3**

**Количественная оценка степени зависимости при различных значениях коэффициента корреляции**

**Table 3**

**Quantitative assessment of the degree of dependence for different values of the correlation coefficient**

Величина коэффициента корреляции	0-0,099	0,1-0,3	0,3-0,5	0,5-0,7	0,7-0,9	0,9-0,99
Степень зависимости	Отсутствует	Слабая	Умеренная	Заметная	Высокая	Очень высокая

*Источник: составлено авторами*  
*Source: compiled by the authors*

**Заключение**

Проведя анализ рынка легковых автомобилей в России выявлено следующее:

1. Несмотря на отрицательные тенденции в сфере общего производства и общих продаж легковых автомобилей в России, связанных с влиянием вышеуказанных внешнеэкономических факторов, такой сегмент как производство и продажи отечественных марок легковых автомобилей характеризуется большей устойчивостью в сравнении с остальными сегментами рынка;

2. Динамика каждого показателя, характеризующего конкретный макроэкономический фактор, разнонаправлено и с разной степенью влияет на состояние рынка легковых автомобилей в России в целом и на его сегменты в отдельности;

3. Проведена оценка степени влияния каждого макроэкономического фактора на потребительский спрос на российском рынке легковых автомобилей и на его сегменты в отдельности. Наиболее значимые макроэкономические факторы (степень влияния: заметная, высокая, очень высокая (см. табл. 3), влияющие на состояние рынка:

3.1 легковых автомобилей в России в целом (в порядке убывания степени влияния):

- объёмы производства легковых автомобилей;
- средняя цена одного легкового автомобиля;
- учётная ставка ЦБ;
- номинальная заработная плата;
- ставка импортной таможенной пошлины;
- инфляция.

3.2. легковых автомобилей отечественных марок, произведённых в России (в порядке убывания степени влияния):

- объёмы производства легковых автомобилей;



- средняя цена одного легкового автомобиля;
- учётная ставка ЦБ.

3.3. легковых автомобилей иностранных марок, произведённых в России (в порядке убывания степени влияния):

- объёмы производства легковых автомобилей;
- средняя цена одного легкового автомобиля;
- номинальная заработная плата;
- учётная ставка ЦБ;
- курс рубль / дол. США;
- ставка импортной таможенной пошлины;
- объём автокредитов.

3.4. легковых автомобилей, произведённых за рубежом (в порядке убывания степени влияния):

- объём автокредитов;
- курс рубль / дол. США;
- курс рубль / евро;
- номинальная заработная плата.

### Литература

1. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2022 г. № 4261-р Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г. // Компания «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. URL: <http://consultant.ru> (дата обращения 03.04.2025).

2. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС): государственный информационный ресурс: Федеральная служба государственной статистики; Министерство связи и массовых коммуникаций РФ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fedstat.ru> (дата обращения 21.05.2025).

3. Вертоградов В.А., Щелокова С.В. Стратегии премиальных автомобильных брендов в России и действия регулятора (2009–2021 гг.) // Мир новой экономики. 2022. Т. 16. № 2. С. 65–79. <https://doi.org/10.26794/2220-6469-2022-16-2-65-79>.

4. Вертоградов В.А., Щелокова С.В., Иванчина А.А. Автомобильный рынок РФ: стратегии компаний и действия регуляторов (2009–2021) // Стратегии бизнеса. 2022. Т. 10. № 2. С. 2–33. <https://doi.org/10.17747/2311-7184-2022-2-33-41>.

5. Иванчина А.А. Анализ роста продаж китайских автомобильных брендов в России за период 2019-2020 гг. // Научные исследования экономического факультета. 2021. Т. 13. № 4. С. 64-80. <https://doi.org/10.38050/2078-3809-2021-13-4-64-80>.



6. Елусов М. Ю., Фомин И. Ф. Кластерная политика на новом этапе развития автомобилестроения // Управленческое консультирование. 2017. № 1. С. 103–112.
7. Заборовский Е. Ю. Современные проблемы и пути развития российской автомобильной отрасли // Вестник науки и образования. 2018. № 1 (37). С. 23–27.
8. Михайленко Д.И. Статистика и аналитика автомобильного рынка в России // Международный научный журнал «Вестник науки». Тольятти. 2023. Т.1. № 6 (63). С. 189–195
9. Нелин Д. В. Анализ поведения компании в автомобилестроительной отрасли России в условиях кризиса // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития. 2015. № 8. С. 104–108.
10. Неуструева А.С., Лейзин И.Б. Анализ автомобильного рынка России // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2020. № 7 (49). С. 118–124.  
[https://doi.org/10.47581/2020.10.23\\_persers/ie.7/49.018](https://doi.org/10.47581/2020.10.23_persers/ie.7/49.018)
11. Курганов Ю. А. Развитие производственной кооперации в российском автомобилестроении в условиях санкций // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 1. С. 119–127
12. Сторчак Д.М., Макарова О.Ю. Влияние политико-экономических факторов на автомобильную индустрию в 2022 // Интерактивная наука. 2022. № 4(69). С. 57–58. <https://doi.org/10.21661/r-556278>
13. Интернет-портал АО «Росбизнесконсалтинг» информационный ресурс. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/finances> (дата обращения 21.03.2025).
14. Интернет-портал VERcity «Автомобильный журнал Auto.VERcity» [Электронный ресурс]. URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/> (дата обращения 21.08.2025).
15. Федеральная служба государственной статистики РФ [Электронный ресурс]. URL: [https://rosstat.gov.ru/bgd/regl/b11\\_04](https://rosstat.gov.ru/bgd/regl/b11_04) (дата обращения 01.09.2025).

## References

1. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 28.12.2022 No. 4261-r «Ob utverzhdanii Strategii razvitiya avtomobil'noy promyshlennosti Rossiyskoy Federatsii do 2035 g.». Konsul'tantPlyus [ConsultantPlus]. Retrieved from <http://consultant.ru> (Date of access: 03.04.2025). (In Russ.)
2. Edinaya mezhvedomstvennaya informatsionno-statisticheskaya sistema (EMISS). Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki; Ministerstvo svyazi i massovykh kommunikatsiy RF. Retrieved from <http://www.fedstat.ru> (Date of access: 21.05.2025). (In Russ.)



3. Vertogradov, V. A. & Shchelokova, S. V. (2022). Strategii premial'nykh avtomobil'nykh brendov v Rossii i deystviya regul'yatora (2009–2021) [Strategies of premium automotive brands in Russia and regulatory actions]. *Mir novoy ekonomiki* [World of New Economy], 16(2), 65–79. <https://doi.org/10.26794/2220-6469-2022-16-2-65-79> (In Russ., abstract in Eng.)
4. Vertogradov, V. A., Shchelokova, S. V. & Ivanchina, A. A. (2022). Avtomobil'nyy rynek RF: strategii kompaniy i deystviya regul'yatorov (2009–2021) [Russian automotive market: corporate strategies & regulatory actions]. *Strategii biznesa* [Business Strategies], 10(2), 2–33. <https://doi.org/10.17747/2311-7184-2022-2-33-41> (In Russ., abstract in Eng.)
5. Ivanchina, A. A. (2021). Analiz rosta prodazh kitayskikh avtomobil'nykh brendov v Rossii (2019–2020) [Growth of Chinese auto brands sales in Russia]. *Nauchnye issledovaniya ekonomicheskogo fakul'teta* [Scientific Research of the Faculty of Economics], 13(4), 64–80. <https://doi.org/10.38050/2078-3809-2021-13-4-64-80> (In Russ., abstract in Eng.)
6. Elusov, M. Yu. & Fomin, I. F. (2017). Klasternaya politika v avtomobilstroenii [Cluster policy in automotive industry]. *Upravlencheskoe konsul'tirovanie* [Management Consulting], 1, 103–112. (In Russ., abstract in Eng.)
7. Zaborovskiy, E. Yu. (2018). Sovremennye problemy i puti razvitiya avtomobil'noy otrasli RF [Problems & development paths of Russia's automotive industry]. *Vestnik nauki i obrazovaniya* [Bulletin of Science and Education], 1(37), 23–27. (In Russ., abstract in Eng.)
8. Mikhaylenko, D. I. (2023). Statistika i analitika rynka avtomobiley RF [Statistics and analytics of Russian auto market]. *Vestnik nauki* [Science Bulletin], 1(6), 189–195. (In Russ., abstract in Eng.)
9. Nelin, D. V. (2015). Analiz povedeniya kompaniy v avtomobilstroenii v krizis [Behavior of automotive companies under crisis]. *Ekonomika i upravlenie v XXI veke* [Economics & Management in XXI Century], 8, 104–108. (In Russ., abstract in Eng.)
10. Neustroeva, A. S. & Leizin, I. B. (2020). Analiz rossiyskogo avtomobil'nogo rynka [Analysis of Russian automotive market]. *Innovatsionnaya ekonomika: perspektivy razvitiya i sovershenstvovaniya* [Innovative Economy: Prospects for Development and Improvement], 7(49), 118–124. [https://doi.org/10.47581/2020.10.23\\_pers/ie.7/49.018](https://doi.org/10.47581/2020.10.23_pers/ie.7/49.018) (In Russ., abstract in Eng.)
11. Kurganov, Yu. A. (2016). Kooperatsiya v rossiyskom avtomobilstroenii pod sanktsiyami [Industrial cooperation in automotive sector under sanctions]. *Rossiyskiy vneshneekonomicheskii vestnik* [Russian Foreign Economic Bulletin], 1, 119–127. (In Russ., abstract in Eng.)
12. Storchak, D. M. & Makarova, O. Yu. (2022). Politiko-ekonomicheskie faktory avtomobil'noy industrii [Political-economic factors in auto industry]. *Interaktivnaya nauka* [Interactive Science], 4(69), 57–58. <https://doi.org/10.21661/r-556278> (In Russ., abstract in Eng.)



13. Internet-portal RBC: finansy [RBC financial analytics]. Retrieved from <https://www.rbc.ru/finances> (Date of access: 21.03.2025). (In Russ.)

14. VERcity: statistika avtorinka [Auto market database]. Retrieved from <https://auto.vercity.ru/statistics/> (Date of access: 21.08.2025). (In Russ.)

15. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki RF. Retrieved from [https://rosstat.gov.ru/bgd/regl/b11\\_04](https://rosstat.gov.ru/bgd/regl/b11_04) (Date of access: 01.09.2025). (In Russ.)

© Бородулин Д.А., Шевский Д.С., 2025 г.

