

РЕЗЮМЕ

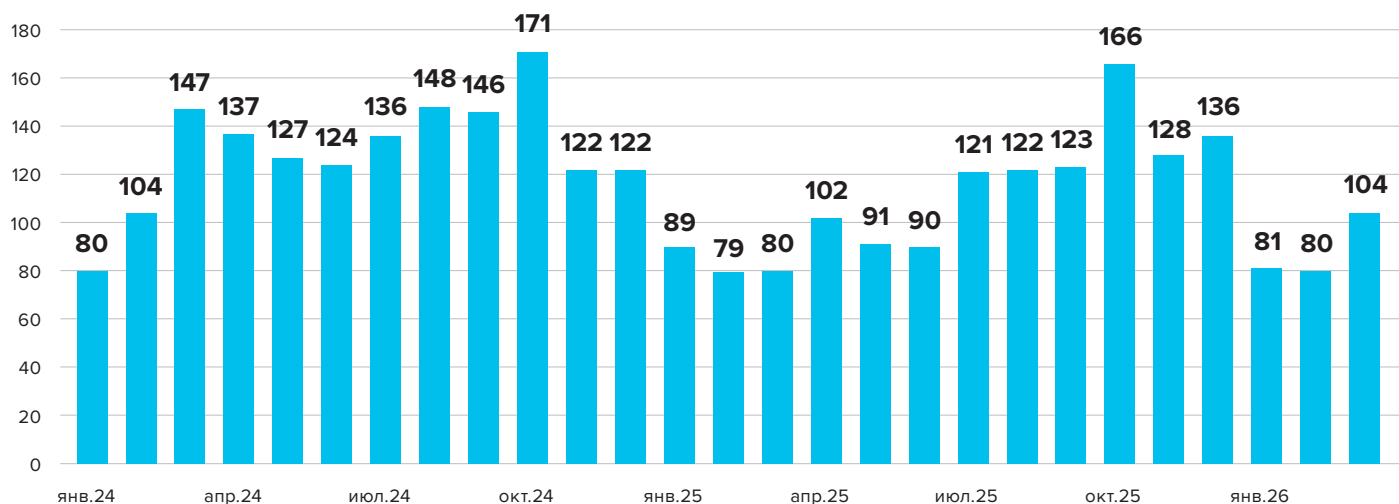
- ✓ Продажи новых автомобилей во всех сегментах (легковые, LCV, грузовые, автобусы) по итогам первого квартала 2026 года показали положительную динамику (+4% в годовом сопоставлении) на фоне продолжающегося замедления экономики. При этом структура спроса, покупательское поведение, драйверы поддержки и конкурентная среда меняются. Драйвером роста авторынка стали легковые автомобили: в натуральном выражении их продажи выросли на 7% к первому кварталу 2025 года. Спрос есть не только на новые автомобили, но и на поддержанные — их продажи увеличились на 5%. Сегмент поддержанных автомобилей остается доступной альтернативой для покупки машин глобальных брендов.
- ✓ На автомобильном рынке России сформировались две крупные массовые группы игроков: локализованные отечественные бренды китайских марок и китайские производители, занявшие доминирующее положение после ухода западных компаний. Вклад китайского автопрома в российский рынок продаж новых автомобилей в первом квартале составил 68%, при этом значительная часть из этого сегмента уже приходится на локализованное производство внутри России. Следующий этап развития рынка — усиление конкуренции и углубление позиционирования.
- ✓ Сегмент электрокаров занимает менее 1% от общего объема российского авторынка, однако постепенно набирает приверженцев. Кроме того, электромобили, включенные в программы льготного автокредитования, остаются привлекательными даже при высоких процентных ставках. В первом квартале 2026 года на 22,5% больше потребителей сделало выбор в пользу экологических машин. Развитие рынка сдерживается дефицитом зарядной инфраструктуры.
- ✓ Параллельный импорт в последние годы стал значимым каналом поставок, обеспечивая доступ к ушедшим брендам, в том числе люксового сегмента. Вместе с тем параллельный импорт подвергается все большему регулированию, как со стороны таможенного законодательства, так и со стороны экономических стимулов: в 2026 году поэтапное повышение утилизационного сбора, начатое в 2024 году, достигло своих пиковых значений. Ужесточение регулирования может приводить к дальнейшему росту цен на новые автомобили, вслед за которым вырастет стоимость поддержанных машин, а также способствовать дальнейшему росту локализованного производства.
- ✓ В условиях продолжающегося повышательного ценового давления на авторынке для потребителей, доступность автокредитов остается ключевым фактором, стабилизирующим его развитие. Постепенное улучшение условий автокредитования в виде роста одобрений и снижением кредитных ставок за счет снижения ключевой ставки Банка России за последние три квартала и ожидание ее дальнейшего снижения, по мнению НРА будет позволять поддерживать объем продаж как на первичном, так и на вторичном рынке на протяжении всего 2026 года.
- ✓ В 2026 году НРА прогнозирует продажи новых машин (легковые, LCV) на уровне порядка 1,4 млн. автомобилей, что сопоставимо с продажами 2025 года. Рост будут сдерживать: ужесточение правил ввоза автомобилей по параллельному импорту, рост цен на автомобили (НДС, утильсбор, инфляция). Факторами поддержки спроса, помимо оживления автокредитования, выступают государственные программы, рост предложений китайских брендов с локализацией в России и адаптация населения к новому уровню цен.

КОЛЕБАНИЯ ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2026 ГОДА

За первый квартал 2026 года в России было продано около **300 тыс.** автомобилей, что на **4%** больше по сравнению с тем же периодом 2025 года (**287 тыс.** шт.). При этом динамика продаж внутри периода характеризовалась высокой волатильностью, а общая картина за квартал поддержана сильными данными за март. По данным аналитического агентства «Автостат», спрос на новые легковые автомобили в марте 2026 года показал значительный рост: продажи в марте составили **104,3 тыс.** новых автомобилей (**+30,6%** к аналогичному периоду прошлого года). против **80,6 тыс.** штук в январе (**-9,5%**) и **80 тыс.** автомобилей (**+2,6%**) в феврале.

Рис.1

Динамика продаж новых легковых автомобилей в РФ (тыс. шт.)



Источник: расчеты НРА на основании данных агентства «Автостат»

Январское падение объясняется **эффектом высокой базы** после ажиотажного спроса в конце 2025 года на фоне роста утильсбора с 1 января 2026 года. В марте этого года банки выдали **около 110 тыс. кредитов** на покупку автомобилей, или на **47% больше** по сравнению с февралем 2026 года. Объем выдач автокредитов, по оценкам Объединенного Кредитного Бюро (ОКБ), вырос до **171 млрд руб.**, что на **68%** превысило показатель марта 2025 года и на **47%** выше по сравнению с февралем 2026 года. Серьезный рост связан с комбинацией нескольких факторов – **резкое оживление кредитования** на фоне продолжающегося снижения процентных ставок и **роста одобрений по автокредитам**, реализация отложенного спроса и повышенная активность дилеров перед окончанием квартала.

Анализ по сегментам вместе с тем показывает, что рост общего объема продаж **носит неоднородный характер**: драйвером роста продаж новых автомобилей **стал легковой транспорт**, остальные сегменты показали **отрицательные результаты**. В первом квартале 2026 года объем рынка новых автомобилей в сегменте легковых составил около **265 тыс. ед.** (+7% к аналогичному периоду прошлого года), в сегменте LCV – **14,6 тыс. ед.** (-23%), в сегменте грузовиков – **11,4 тыс. ед.** (-27%), в сегменте автобусов – **1,8 тыс. ед.** (-9%). Несмотря на общее снижение спроса на рынке грузовиков, **КамАЗ** в 2025 году увеличил долю на рынке грузовых автомобилей **с 18% до 34%** на российском рынке. Ожидаемое снижение кредитных ставок в том числе в лизинге, должно способствовать **восстановлению рынка HCV** в 2026 году.

В первом квартале 2026 года в сегменте легковых автомобилей наблюдалось смещение спроса в пользу машин локальной сборки (**+18%**), импорт снизился на **11%**. Повышение утильсбора и НДС изменили структуру спроса, сместив его в сторону **маломощных автомобилей (до 160 л.с.)** и премиум сегмента, который легче «переваривает» подорожание.

По данным аналитического агентства «Автостат», самой востребованной маркой среди новых автомобилей **остаётся LADA**, на долю которой по итогам первых трех месяцев 2026 года приходится **24%** рынка. При этом лидерство LADA **сокращается** (-17% к аналогичному периоду прошлого года). Среди иномарок лидерство принадлежит локализованному китайскому **Haval**, который занял второе место с долей **14%** (+14%). Третье место занял российский бренд – **Tenet**. Лучшая положительная динамика у **Toyota** и **BELGEE** (**рост в 2 раза**), отрицательную динамику продемонстрировали четыре бренда: **Changan** (-41%), **LADA** (-17%), **JAECOO** (-5%), **Geely** (-4%).

В модельном рейтинге по-прежнему **первенствуют автомобили семейства LADA Granta**, которые в первом квартале 2026 года были реализованы в количестве **24,7 тыс. единиц**. Наилучшую динамику в первом квартале относительно аналогичного периода прошлого года показали автомобили **Belgee X50** (**рост в 2 раза**). Снижение продаж наблюдается у трех моделей – **LADA Granta** (-22%) и **LADA Vesta** (-56%), **Geely Monjaro** (-7%).

Среди марок, ввозимых по параллельному импорту, наилучшим образом дела обстоят у **Toyota**: так, продажи модели **RAV4** составили **2,4 тыс. экземпляров** (+170%), **Toyota Highlander** – **2,3 тыс. экземпляров** (+396%), **Toyota Camry** – **1,3 тыс. автомобилей** (+38%).

Наряду с массовыми марками автомобилей в первом квартале 2026 года было реализовано **153 новых машины люксового сегмента**. По оценкам агентства «Автостат» на основании данных АО «ППК», это на **33%** больше, чем за три первых месяца прошлого года (**115 шт.**). Самым популярным люксовым брендом стал **Lamborghini**. При этом бренды люксового сегмента официально в РФ не представлены, и их продукция доступна только по параллельному импорту.

Продажи электромобилей также развиваются. За три месяца 2026 года в России было продано **около 2 тыс. новых электромобилей**, это на **22,5% больше** аналогичного периода 2025 года. Доля изготовленных в Российской Федерации электромобилей составила **48%** (за аналогичный период 2025 года – **20%**). Компания **Evolute** остается одним из лидеров в сегменте электромобилей с долей **40,6%**.

Сегмент подержанных автомобилей остается доступной альтернативой для покупки привычных машин глобальных брендов. Продажи легковых автомобилей с пробегом в России по итогам первого квартала 2026 года **составили 1,34 млн единиц**, что на **5% больше** по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, при этом импорт автомобилей с пробегом в первом квартале составил **82,4 тыс. единиц**, что на **22% больше** год к году.

КИТАЙСКИЕ БРЕНДЫ НА АВТОРЫНКЕ РОССИИ

Российский автомобильный рынок продолжает формироваться вокруг **двух центральных групп игроков**: локализованных отечественных брендов с китайскими партнерами и импорта китайских автопроизводителей, занявших доминирующее положение после ухода западных компаний. Конкуренция между ними усиливается, а стратегии развития все больше зависят от степени локализации, государственной поддержки и способности адаптироваться к экономическим и технологическим вызовам.

Рост локализации производства отразился на **сокращении доли китайских автомобилей**, полностью произведенных в КНР, на российском авторынке. Доля автомобилей китайских брендов, которые были импортированы, в первом квартале 2026 года составила **40% (107 тыс. автомобилей)**, аналитическое агентство «Автостат» зафиксировало снижение продаж на **21,5%** по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Одна из ключевых причин сокращения доли автомобилей китайских брендов — **перевод ряда популярных моделей на «локализованные» марки**. Наблюдается рост продаж автомобилей новых российских брендов, собираемых из китайских комплектующих, а также белорусской марки Belgee. Их совокупный объем достиг **почти 48 тыс. единиц**, доля этого сегмента составила **18%** рынка. Некоторые востребованные модели **Geely** белорусского производства продаются под брендом **Belgee**, а модели **Chery** постепенно вытесняются аналогами под маркой **Tenet**. Самую большую долю у **Chery** «забрал» **Tenet**, который формально снижает статистику по китайским брендам. При этом продажи самого **Tenet** в феврале достигли **8,6 тыс. машин** — почти столько же, сколько **Chery** продавала год назад.

В то же время увеличились поставки автомобилей глобальных брендов, произведенных на китайских заводах. За три месяца было продано **около 27 тыс.** таких машин, их доля достигла порядка **10%**.

Таким образом, суммарный вклад китайского автопрома в российский рынок новых автомобилей составил 68%.

Развитие конкуренции будет зависеть от способности игроков соответствовать ожиданиям потребителей по качеству продукции, способности к контролю издержек и адаптации к рыночным вызовам.

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ: ЕДЕТ ЛИ ЭЛЕКТРИЧЕСТВО В РОССИИ

Сегмент электрокаров занимает **менее 1%** от общего объема российского авторынка. В первом квартале 2026 года точный показатель оценивается в **0,9%**, что на **0,1** процентного пункта больше, чем в январе–марте 2025 года.

На российском рынке электромобилей доминируют локализованные бренды. Компания **Evolute** остается одним из лидеров в сегменте электромобилей. **Каждые четыре из 10 реализованных** в стране электромобилей — Evolute.

Одним из основных элементов стимулирования спроса остается **субсидирование покупки отечественных электромобилей**, что делает их более доступными для широкого круга покупателей и напрямую поддерживает отечественных производителей.

В льготную программу кредитования попадают электромобили и гибриды, произведенные на территории России: EVOLUTE I-JET, EVOLUTE I-JOY, EVOLUTE I-VAN, EVOLUTE I-SKY, EVOLUTE I-SPACE, VOYAH DREAM, VOYAH FREE, VOYAH PASSION, Москвич Зе, Амбравто А5, модели бренда EONYX. Автомобили, включенные в программы льготного автокредитования, становятся привлекательными даже при высоких ставках.

Дилеры Evolute с января по март продали **922 машины**, что соответствует росту в **5,6 раза**. В первую пятерку по объемам реализации также вошли китайские **Geely (233 шт.)**, **Xiaomi (186 шт.)**, **Zeekr (175 шт.)** и **Avatr (159 шт.)**. Две последние марки, официально не представленные на российском рынке, в начале 2026 года показали отрицательную динамику: **спрос на Zeekr сократился на 75%, на Avatr — на 18%**.

Несмотря на поддержку государства, развитие рынка электромобилей сдерживается недостатком зарядной инфраструктуры. Это снижает интерес потребителей, особенно в сегменте частных покупателей.

Рынок электромобилей в России является **стратегически важным направлением**. Государство делает ставку на **локализацию, субсидии и корпоративный сектор**, однако массовая адаптация потребителей невозможна **без решения инфраструктурных вопросов**. Без параллельного развития инфраструктуры даже значительные субсидии не смогут обеспечить массовый переход на электромобили. Будущее сегмента зависит от способности государства и бизнеса совместно развивать не только автомобили, но и экосистему вокруг них — от зарядных сетей до сервиса и переработки батарей.

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ. СЕРАЯ ЗОНА КАК НОВАЯ НОРМА

По данным агентства «Автостат», доля параллельного импорта легковых машин в общем объеме импорта (порядка **78 тыс.**) новых машин в первом квартале 2026 года составила **53%** (против **46%** в 2025 году).

Лидеры по параллельному импорту в первом квартале 2026 года: **Toyota – 20,6%** от всех ввезенных по параллельному импорту; **BMW – 11,4%**; **Audi – 9,5%**. Большинство этих автомобилей производятся в Китае. Китайские заводы стали основной производственной базой для брендов, ушедших с российского рынка.

В начале 2026 года параллельный импорт автомобилей **окончательно трансформировался** в жестко регулируемый сектор экономики. Основными изменениями в регулировании параллельного импорта **стала последовательная политика государства** по защите внутреннего производителя и официальных импортеров, выраженная в **радикальном повышении ставок утилизационного сбора** и **ужесточении контроля за таможенной стоимостью** в рамках ЕАЭС. К 2026 году поэтапное повышение утилизационного сбора, начатое в 2024 году, достигло своих **пиковых значений**. Для юридических лиц и тех, кто ввозит автомобиль с целью перепродажи чаще одного раза в год, **ставки стали практически заградительными** для бюджетного сегмента. С 1 января 2026 года произошла **индексация утильсбора**, и это сильно повлияло на параллельный импорт.

ОСОБЕННОСТИ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА В 2026 ГОДУ:

- ✓ С 1 января 2026 года в КНР вступили в силу новые экспортные правила. Вывезти из Китая автомобиль младше шести месяцев с даты первой регистрации можно только при наличии специального разрешения от завода-изготовителя. Так китайские власти борются с практикой вывоза из страны новых машин под видом подержанных. Импорт сосредоточен на машинах 2025 года выпуска с подготовленными документами на вывоз. Автомобили 2026 модельного года на российском рынке практически отсутствуют
- ✓ Спрос стал более осторожным. Раньше ключевым фактором была цена, теперь на первый план вышли: юридическая чистота сделки, прозрачность происхождения автомобиля, гарантийные риски, ликвидность при перепродаже
- ✓ Интерес покупателей смещен в сторону автомобилей мощностью до 160 л. с. Именно этот сегмент подпадает под льготный утильсбор;

С 1 апреля 2026 года вступили в силу изменения в механизме расчета утильсбора для автомобилей, ввозимых из стран ЕАЭС. Льготные ставки для физических лиц отменены, введен единый порядок расчета для всех автомобилей независимо от страны ввоза, коэффициент таможенных пошлин учитывает разницу в пошлинах. Это направлено на пресечение «серых» схем ввоза, но одновременно повышает стоимость импортных автомобилей, что стимулирует спрос на продукцию локальной сборки.

Основные направления параллельного импорта в 2026 году — **Китай, Южная Корея, Германия, США**, страны **ЕАЭС**. При этом именно Китай в 2026 году продолжит играть ключевую роль как основной источник наполнения российского рынка автомобилей, ввезенных по параллельным каналам.

Ужесточение регулирования может привести к росту цен на новые автомобили, вслед за которым вырастет стоимость поддержанных машин.

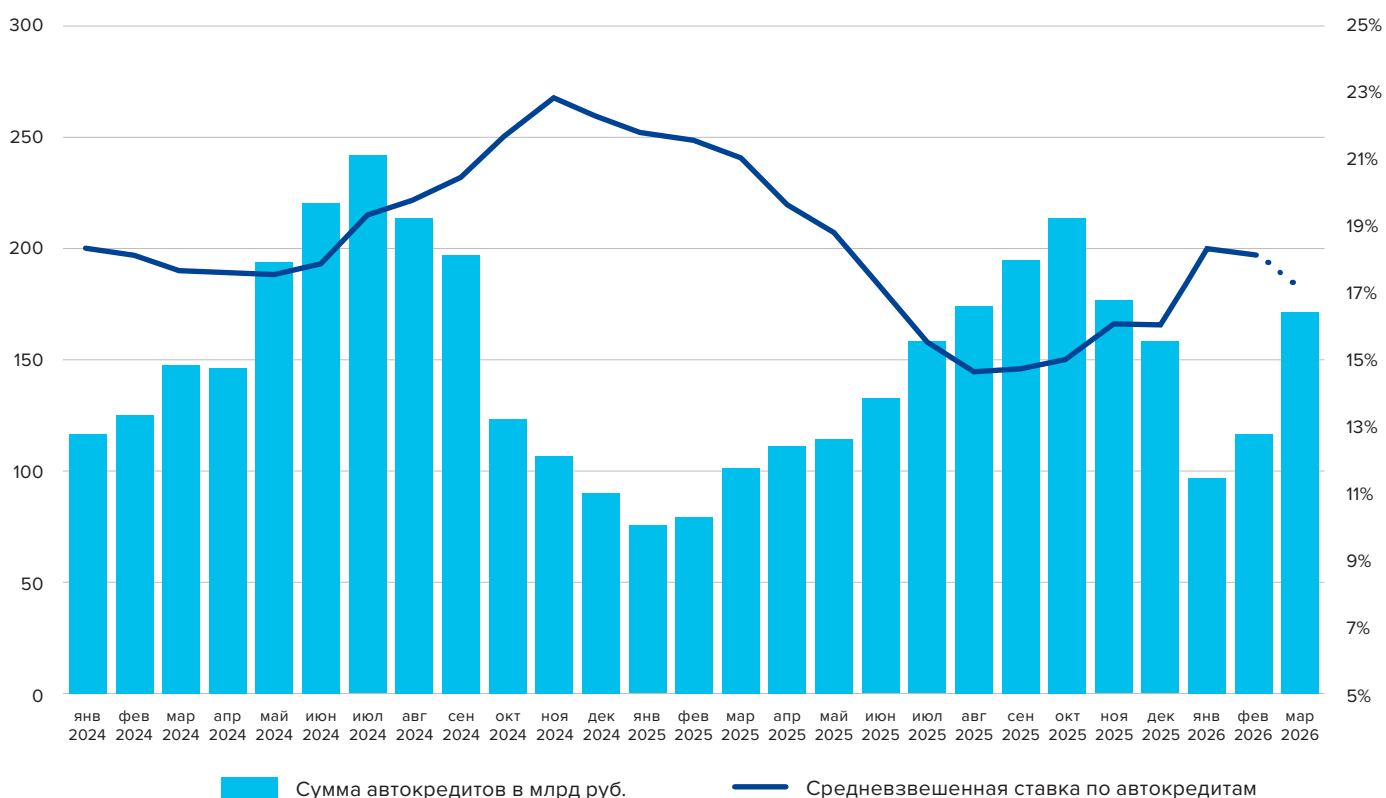
АВТОКРЕДИТОВАНИЕ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР ПРОДАЖ

НРА отмечает, что **доступность автокредитов** остается ключевым фактором, определяющим динамику продаж автомобилей. Кредитный механизм зачастую является **базовым условием** совершения сделки. Рост уровня одобрений в автокредитовании вкупе с понижением процентных ставок в 2026 году будут стимулировать **рост объемов продаж** как на первичном, так и на вторичном рынках.

В 2024–2025 годы на фоне роста процентных ставок и цен на автомобили **спрос на автокредиты сократился**. Вместе с тем произошло **снижение аппетита к риску** со стороны банков, обусловленное денежно-кредитной политикой регулятора (банки повышали требования к качеству кредитных историй граждан, тем самым снижая риски просрочек в будущем). На фоне стагнации автокредитования в 2025 году в связи с высокими процентными ставками, **2026 год может оказаться более благоприятным**, особенно при реализации сценария снижения ключевой ставки Банка России к концу года к **12–13%** годовых.

По итогам первого квартала 2026 года российский рынок автокредитования показал признаки восстановления. По данным ОКБ, в первом квартале 2026 года было выдано автокредитов на сумму **384 млрд руб.**, что на **50%** больше в годовом сопоставлении.

Рис.2
Динамика автокредитования



Источник: расчеты НРА на основании данных Объединённого Кредитного Бюро и данных Банка России

По оценкам НРА, в числе **основных ограничений для развития российского автопрома** — сохраняющийся **дефицит технологического суверенитета**, действующие **санкционные режимы** и **усиление конкурентного давления** со стороны китайских производителей, которые занимают значительную долю рынка.

Меры государственной поддержки в 2026 году ориентированы на две ключевые задачи: **поддержание доступности автомобилей для населения** (льготное кредитование, субсидирование лизинга, утилизация) и **обеспечение финансовой устойчивости производителей** (отсрочки по утильсбору, авансирование). Приоритет отдается автомобилям с высоким уровнем локализации, что соответствует стратегии импортозамещения.

Правительство РФ продолжает реализацию мер господдержки авторынка. По данным Минпромторга РФ, за первый квартал 2026 года в стране по программам льготного автокредитования было продано **около 46 тыс.** автомобилей российского производства.

На 2026 год на финансирование программы льготного кредитования федеральным бюджетом предусмотрено **966,4 млрд руб.** на компенсацию производственных затрат автозаводам, порядка **20 млрд руб.** — на компенсацию банкам затрат по льготным программам автокредитования, **30 млрд руб.** — на программы льготного лизинга.

Программа льготного кредитования действует для **определенных категорий граждан** — медицинских работников, работников сферы образования, участников СВО и членов их семей, граждан с инвалидностью, а также семей с детьми. Под условия программы подпадают автомобили с двигателем внутреннего сгорания (ДВС) стоимостью **до 2 млн руб.** и с высоким уровнем локализации. Скидка составит **20%** (для жителей ДФО — **25%**). Можно воспользоваться льготами и при покупке электромобилей и гибридов, собранных на территории России. В этом случае скидка составит **35%** (не более **925 тыс. руб.**).

Программа утилизации машины предусматривает скидку **250 тыс. руб.** при сдаче старого автомобиля. Максимальный размер скидки **зависит от марки, модели и года выпуска** машины.

Кроме того, мерой поддержки со стороны государства для автопроизводителей является перенос уплаты утильсбора за 4 кв.2025, 1–2 кв.2026 на декабрь 2026 года для высвобождения оборотных средств предприятий.

По мнению НРА, до конца 2026 года значимого роста продаж не будет, но и падения удастся избежать. НРА прогнозирует околонулевую динамику продаж новых машин (легковые, LCV) — порядка 1,4 млн автомобилей в 2026 году. Рост будут сдерживать: ужесточение правил ввоза автомобилей по параллельному импорту, рост цен на автомобили (НДС, утильсбор, инфляция). Факторами поддержки спроса помимо оживления автокредитования выступают государственные программы, рост предложений китайских брендов с локализацией в России и адаптация населения к новому уровню цен.

ИРИНА КИРОВА

Директор рейтингов нефинансовых
и лизинговых компаний рейтинговой
службы

КОНТАКТЫ ДЛЯ СМИ

pr@ra-national.ru

СОТРУДНИЧЕСТВО

commercial@ra-national.ru

info@ra-national.ru



107078, г. Москва, Садовая-Спасская ул., д. 28

тел./факс: +7 (495) 122-22-55

www.ra-national.ru

Ограничение ответственности Агентства

© 2026

Настоящий аналитический обзор создан Обществом с ограниченной ответственностью «Национальное Рейтинговое Агентство» (ООО «НРА»), является его интеллектуальной собственностью, и все права на него охраняются действующим законодательством РФ. Вся содержащаяся в нем информация, включая результаты расчетов, выводы, методы анализа и др., предназначена исключительно для ознакомления; их распространение любым способом и в любой форме без предварительного согласия со стороны ООО «НРА» и подробной ссылки на источник не допускается. Любые факты неправомерного использования интеллектуальной собственности ООО «НРА» могут стать основанием для судебного преследования. Единственным законным источником публикации документа является официальный сайт ООО «НРА» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет по адресу: www.ra-national.ru

ООО «НРА» и любые его работники не несут ответственности за любые последствия, которые наступили у лиц, ознакомившихся с настоящим аналитическим обзором, в результате их самостоятельных действий в связи с полученной из него информацией, в том числе за любые убытки или ущерб иного характера, прямо или косвенно связанные с такими действиями. Вся содержащаяся в аналитическом обзоре информация представляет собой выражение независимого мнения ООО «НРА» на дату его подготовки на основе сведений и данных, полученных из источников, которые ООО «НРА» считает надежными. Любые сделанные в нем предположения, выводы и заключения не имели целью и не являются предоставлением рекомендаций по принятию инвестиционных решений и проведению операций на финансовых рынках или консультацией по вопросам ведения финансово-хозяйственной деятельности. ООО «НРА» не несет ответственности за точность и достоверность сведений и данных, полученных из использованных источников, и не имеет обязанности по их верификации, а также по регулярному обновлению информации, содержащейся в настоящем аналитическом обзоре.