

# РОССИЙСКИЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК / RUSSIAN FAR EAST

## Особенности импорта автомобилей в Приморском крае

© 2023

DOI: 10.31857/S013128120028163-0

### *Красова Елена Викторовна*

Кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления Института международного бизнеса, экономики и управления Владивостокского государственного университета (адрес: 690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41). ORCID: 0000-0001-7847-0385. E-mail: elena\_krasova@rambler.ru

### *Горбенкова Елизавета Игоревна*

Студент направления «Экономика» Дальневосточного федерального университета (адрес: 690922, Приморский край, г. Владивосток, о. Русский, п. Аякс, 10). ORCID: 0009-0002-5472-5173. E-mail: elizaveta.gorbenkova@gmail.com

*Статья поступила в редакцию 25.08.2023.*

#### *Аннотация:*

Приморский край активно вовлечен во внешнюю торговлю с соседними азиатскими странами и вот уже 30 лет является важным торгово-логистическим звеном в цепи российского автомобильного импорта, центром продаж и обслуживания ввозимых легковых автомобилей на Дальнем Востоке. Автомобильный рынок Приморья динамично развивается под влиянием различных конъюнктурообразующих факторов. В частности, за последние месяцы в сфере российского автомобильного импорта произошли изменения, коснувшиеся всех участников рынка — потребителей, посредников, производителей-экспортеров, и существенно повлиявшие на объемы, цены, структуру, логистику ввоза автомобилей. Целью исследования является актуализация тенденций импорта легковых автомобилей в Приморском крае и оценка происходящих событий с точки зрения развития данной сферы хозяйственной деятельности. В статье условно выделены несколько этапов развития автоимпорта в Приморском крае, в том числе отражены особенности ввоза японских и корейских автомобилей вплоть до 2021 г., проанализированы изменения, произошедшие на авторынке края в 2022–2023 гг., рассмотрен актуальный в настоящее время аспект увеличения импорта автомобилей из Китая. Основной вывод статьи заключается в том, что сложившийся к 2022 г. в Приморском крае рынок легковых автомобилей, на котором осуществлялась торговля, главным образом, поддержанными японскими автомобилями, постепенно поворачивается в сторону импорта из Китая, меняя соответствующим образом модельный ряд автопродукции, диверсифицируя ценовую политику, расширяя логистику как для подержанных, так и для новых автомобилей. При этом, Владивосток имеет все основания сохранить статус центра автомобильной торговли на Дальнем Востоке.

#### *Ключевые слова:*

Импорт легковых автомобилей, автомобильный рынок России, автомобильный рынок Приморского края, торговля автомобилями, экономика Приморского края, внешняя торговля Приморского края.

#### *Для цитирования:*

Красова Е.В., Горбенкова Е.И. Особенности импорта автомобилей в Приморском крае // Проблемы Дальнего Востока. 2023. № 5. С. 108–120. DOI: 10.31857/S013128120028163-0.

Приморский край — важнейший торгово-логистический центр на Дальнем Востоке России, активно вовлеченный в международное взаимодействие с азиатскими странами. Отраслевая специализация экономики и существующий внутренний спрос на широкий ряд промышленных товаров определили специфику ввозимой в край продукции.

За последнее десятилетие 50,6 % импорта составила продукция машиностроения, среди которой можно особо выделить такую группу товаров, как легковые автомобили. Общий объем закупок автомобильной продукции<sup>1</sup> в крае за 2012–2021 гг. колебался под влиянием спроса и мировой экономической конъюнктуры, но сохранял значимую долю в структуре импорта (рис. 1).

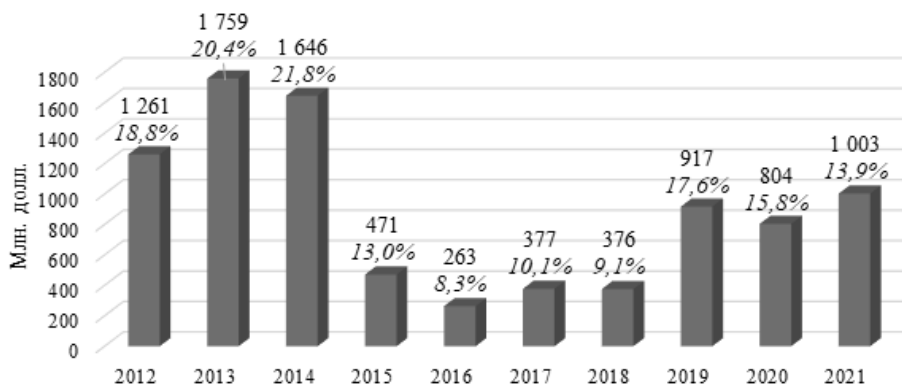


Рис. 1. Динамика импорта в Приморский край по коду 87 ТН ВЭД «Средства наземного транспорта» (млн долл. и % от стоимости импорта), 2012–2021 гг.

Figure 1. Dynamics of Imports to Primorsky Region by Code 87 of the Commodity Nomenclature of Foreign Economic Activity «Land Transport Vessels» (million dollars and % of import value), 2012–2021

Источник: составлено по данным: Таможенная статистика. Приморский край // Дальневосточное таможенное управление. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147033> (дата обращения: 10.10.2023).

В то же время рынок автомобилей, будучи неоднородным по функциональным и экономическим свойствам продукции, характеру потребительских предпочтений и логистическим схемам, оказался чувствительным к внутриэкономическому и внешнеполитическому факторам: спрос демонстрирует высокую эластичность по цене и по доходу граждан, а предложение определяется общеотраслевой конъюнктурой и санкционной риторикой ведущих стран-производителей. Иными словами, текущая ситуация на российском и, в частности, приморском рынке автомобилей, зависит от многих разнонаправленных факторов, а ее динамичность стала предметом широких обсуждений в прессе и аналитических обзорах.

Приморский край непосредственно вовлечен в ситуацию на авторынке. Вот уже 30 лет он является входными воротами для автомобилей из соседних азиатских стран и за это время стал значимым центром их продаж и обслуживания, определив «автомобильную» специализацию экономики региона. В последние месяцы в сфере торговли автомобилями произошли существенные изменения, затронув объемы, цены, структуру, логистику и т.д. Целью настоящего исследования является актуализация тенденций импорта автомобилей в Приморский край и оценка происходящим событиям с точки зрения развития автомобильного рынка. Информационной базой исследования служат данные Дальневосточного таможенного управления ФТС России, официальных информационных агентств, а также специализированных агентств и порталов, связанных с российским автомобильным рынком и деятельностью торговых автомобильных посредников.

<sup>1</sup> Код 87 Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности ЕАЭС (ТН ВЭД).

## Приморье до 2022 г.: японские и корейские автомобили

До 2022 г. основную часть автомобильного импорта в Приморский край составляла японская продукция, включавшая как сами автомобили, так и кузова, части, принадлежности, оборудование для легковых автомобилей (рис. 2, табл. 1).

За 1990–2010-е гг. на Дальнем Востоке сложилась устойчивая схема продаж японских автомобилей, которые завозились через Владивосток в подержанном состоянии. Часть из них оставалась на Дальнем Востоке, удовлетворяя местный спрос, а часть транспортировалась в центр страны. Главными факторами развития «подержанного» автомобильного импорта из Японии являлись:

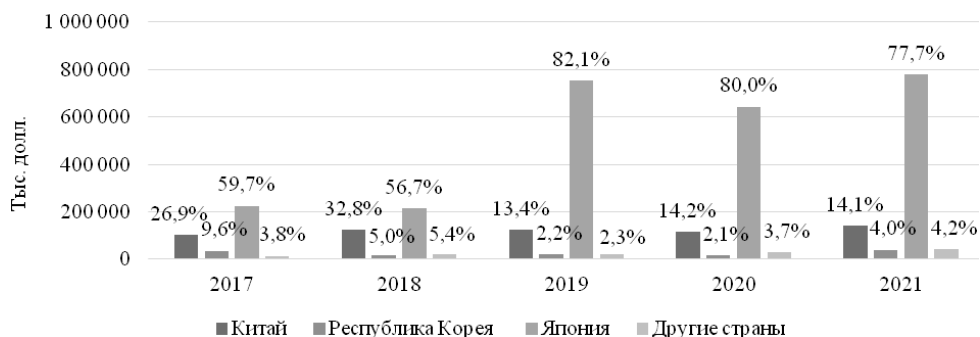


Рис. 2. Структура автомобильной продукции по странам-производителям в Приморском крае, 2017–2021 гг.

Figure 2. Structure of Automotive Products by Manufacturing Countries in Primorsky Region, 2017–2021

Источник: составлено по данным: Таможенная статистика. Приморский край // Дальневосточное таможенное управление. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147033> (дата обращения: 10.10.2023).

– ценовая доступность автомобилей и относительное удобство их доставки — паромом непосредственно из Японии. Несмотря на то, что транспортировка и таможенное оформление увеличивало конечную стоимость автомобилей, их цена для потребителя была более чем конкурентоспособной по сравнению с европейскими автомобилями;

– высокое качество продукции японского автопрома: японские автомобили характеризуются как наиболее надежные, экономичные и износоустойчивые, в том числе в российских климатических условиях. Тот факт, что машины доставлялись в подержанном состоянии, не снижал к ним доверия, поскольку пробег по Японии особо не ухудшал их хорошие эксплуатационные качества;

– широкий модельный ряд японских автомобилей, позволявший выбрать потребителю модель, подходящую ему по назначению, техническому состоянию и финансам, формируя таким образом оптимальное соотношение «цена — качество» при покупке автомобиля;

– поддержка японскими властями сбыта своих подержанных автомобилей за рубеж, учитывая ориентацию Японии на рост внутреннего потребления и автоэкспорта. По оценке экспертов, в 2022 г. на Россию пришлось порядка пятой части японского экспорта подержанных машин и 26 % доходов от него, что в стоимостном выражении составило 1,8 млрд. долл. В частности, в префектуре Тояма доход от продажи подержанных маши-

нах в Россию давал 2–3 % местного валового внутреннего продукта<sup>2</sup>. Такая заинтересованность привела в итоге к созданию в Японии и в России хорошо организованного аукционного бизнеса с активными интернет-коммуникациями по типу «продавец — посредник в Японии — посредник в России — покупатель»;

– создание в крае системы автосервиса и ремонта японских машин, регулярные поставки запчастей и комплектующих, что давало большие преимущества японским автомобилям в процессе их обслуживания и эксплуатации.

Таблица 1 / Table 1

Структура автомобильной продукции по товарным подгруппам в Приморском крае, 2021 г.  
Structure of Automotive Products by Subgroups in Primorsky Region, 2021

Код ТН ВЭД	Наименование	Млн долл.	Доля в соответствующей товарной подгруппе
87	Автомобили, их части и принадлежности, всего	1 003,15	100,00%
	Германия	10,28	1,03%
	Китай	141,59	14,11%
	Республика Корея	39,64	3,95%
	Япония	779,75	77,73%
8703	Автомобили легковые	79,13	100,00%
	Китай	3,51	4,44%
	Республика Корея	0,01	0,01%
	Япония	75,42	95,31%
8704	Автомобили грузовые	26,91	100,00%
	Китай	4,98	18,51%
	Республика Корея	13,91	51,68%
	Япония	7,81	29,03%
8705	Автомобили специального назначения	17,19	100,00%
	Китай	0,14	0,84%
	Республика Корея	15,14	88,11%
	Япония	1,88	10,92%
8707	Кузова автомобилей	445,79	100,00%
	Китай	0,21	0,05%
	Республика Корея	0,14	0,03%
	Япония	444,38	99,68%
8708	Части и принадлежности автомобилей	346,17	100,00%
	Германия	6,38	1,84%
	Китай	77,10	22,27%
	Республика Корея	8,93	2,58%
	Таиланд	19,19	5,54%
	Япония	227,33	65,67%

Источник: составлено по данным: Таможенная статистика. Приморский край // Дальневосточное таможенное управление. URL: <https://dvtu.customs.gov.ru/folder/147033> (дата обращения: 10.10.2023).

<sup>2</sup> Эксперт допустил сокращение наполовину японского экспорта подержанных авто в Россию // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18457237> (дата обращения: 10.10.2023).

Активный сбыт своих автомобилей в Россию во второй половине 2010-х гг. налаживала и Республика Корея, которая к 2020-м гг. по количеству выпускаемых автомобилей уступала только Китаю, США и Японии. За 2017–2021 гг. стоимостный объем импорта автомобильной продукции занимал порядка пятой части всего российского импорта из Республики Корея. В то же время в Приморском крае такая доля составляла лишь 3,7 %: основные продажи в стране приходились на новые автомобили, собранные не в самой Корее, а на российских сборочных заводах «Автотор» в г. Калининград и «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» в г. Санкт-Петербург, что существенно отличалось от схемы продаж японских автомобилей. Основной причиной роста интереса россиян к корейским автомобилям в последние годы стали укрепляющееся доверие к надежности автомобилей, хорошее, по мнению специалистов, соотношение «цена — качество», левое расположение руля, соответствующее российской системе дорожного движения (в отличие от праворульных японских автомобилей), экономичный расход топлива, высокая рыночная ликвидность и возможность продать автомобиль по более высокой остаточной стоимости<sup>3</sup>.

В 2010-х — начале 2020-х гг. в Приморском крае активно функционировали официальные дилеры японских и корейских автопроизводителей, продававших новые автомобили. В частности, можно отметить центры по продажам брендов Isuzu, Mitsubishi, Mazda, Nissan, Subaru, Toyota, Hyundai, Kia, выделяя также распространителей автомобилей премиум-сегментов Infiniti (от Nissan), Lexus (от Toyota) и т.д. Многие из данных дилеров и сейчас продолжают свою деятельность, наладив поставки через альтернативные каналы, и/или переориентировавшись на российские и китайские бренды<sup>4</sup>. Также во Владивостоке работал завод российской автомобильной группы «Соллерс», на базе которого с 2012 г. функционировало «Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус» — совместное предприятие «Соллерс» и японской Mazda Motor Corporation. В разное время завод осуществлял сборку внедорожников SsangYong (Республика Корея), Toyota Land Cruiser Prado (Япония), легковых автомобилей и автомобильных двигателей Mazda (Япония). В мае 2022 г. из-за прекращения поставок комплектующих работа завода была остановлена, а в ноябре 2022 г. «Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус» было преобразовано в ООО «Автомобильные индустриальные технологии» и сегодня имеет единственного учредителя в лице российской компании ПАО «Соллерс»<sup>5</sup>.

В итоге, в 2021 г. Япония заняла второе место в импорте Приморского края с удельным весом 15,2 %. При этом, 780 млн долл., или 71,0 % импорта из Японии составила непосредственно автомобильная продукция, которая также составила 8,5 % в общем российском импорте из Японии и 77,7 % всего автоимпорта в Приморье, заметно опередив здесь Китай и Республику Корея с соответствующими долями 14,1 % и 4,0 %. За период 2017–2021 гг. в Приморский край из Японии ввезено автомобильной продукции в 4,3 раз больше по стоимости, чем из Китая, и в 20 раз больше, чем из Республики Корея.

Выраженный в количестве ввезенных машин, импорт подержанных автомобилей из Японии в Россию через Владивосток составлял до 100 тыс. ед. ежегодно. За 2016–2019 гг. Дальневосточное таможенное управление фиксировало стабильный рост ввоза

<sup>3</sup> Южная Корея цепко держится за российский авторынок? // *Московская газета*. 15.07.2023. URL: <https://mskgazeta.ru/obshchestvo/yuzhnaya-koreya-cepko-derzhitsya-za-rossijskij-avtorynok—12185.html> (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>4</sup> Официальные дилеры Владивостока // *Интернет-портал Дром.ру*. URL: <https://vladivostok.drom.ru/dealers/> (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>5</sup> Mazda Sollers ведет переговоры о возобновлении поставок комплектующих на завод в РФ // *ТАСС*. 18.05.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14655443> (дата обращения: 10.10.2023); Активы и направления деятельности // *Соллерс*. URL: <https://sollers-auto.com/about/assets/> (дата обращения: 12.10.2023).

легковых автомобилей, примерно на треть ежегодно. В 2019 г. ввезено чуть более 70 тыс. ед., в 2020 г. поставки сократились, по общим оценкам, на 20 % из-за пандемии, а в 2021 г. снова возросли до 110 тыс. ед., что составило примерно 32,4 % от всего количества импортированных в Россию легковых автомобилей (и новых, и подержанных). Более 70 % подержанных легковых автомобилей оформлялось при ввозе на физических лиц, приобретающих машины для личного потребления<sup>6</sup>.

Многoletний автоимпорт из Японии во многом определил сложившуюся на текущий момент в Приморье структуру внутреннего рынка по странам происхождения автомобилей. По оценкам аналитического агентства «Автостат», Приморский край находится на первом месте в России по доле зарегистрированных импортных автомобилей — 91,4 %, в то время как в среднем по стране данный показатель составляет 36,5 %, в частности, в Москве — 46,5 %<sup>7</sup>. Если в целом по России в 2020 г. эксперты отмечали долю японских автомобилей в общем автопарке на уровне 24 %<sup>8</sup>, то в Приморском крае такая доля существенно преобладала над всеми прочими, превысив 90 %. По количеству японских автомобилей Приморье занимает второе место после Москвы (в которой проживает в 7 раз больше человек, чем во всем Приморском крае), а доля края в общероссийском парке японских легковых автомобилей составляет около 8 % (доля Москвы — 9 %)<sup>9</sup>.

### Автомобильный рынок 2022–2023 гг.: время перемен

В 2022 г. сворачивание рядом зарубежных компаний своей деятельности в России вызвало бурную реакцию участников автомобильного рынка. Автосборочные производства на многих предприятиях с участием европейских, японских и корейских партнеров были остановлены, а сами партнеры после многомесячных простоев вышли из совместных предприятий. Так, из числа японских и корейских брендов, прекращен выпуск автомобилей Isuzu в Ульяновске, Nissan, Toyota и Hyundai в Санкт-Петербурге, Hyundai и Kia в Калининграде, Mitsubishi в Калуге, Mazda во Владивостоке, автомобильных шин Yokohama в Липецке.

В результате в 2022 г. произошло снижение доли Японии и Республики Корея в российском импорте новых автомобилей: с 18 % до 6 % и с 24 % до 9 % соответственно<sup>10</sup>, хотя такие бренды, как Kia, Hyundai и Toyota, наряду с российской Lada, оставались в пятерке лидеров продаж и в первом полугодии 2023 г.<sup>11</sup> Учитывая объективные сложности, возникшие в работе официальных дилеров зарубежных автопроизводителей, и па-

<sup>6</sup> Правый руль // *ВостокМедиа*. 18.07.2020. URL: <https://vostokmedia.com/news/2020-07-18/pravyurul-i-npravuyu-virus-kak-biznes-po-vvozu-yaaponskih-avto-perezhil-koronakrizis-500697> (дата обращения: 12.10.2023); Сколько автомобилей ввезли в Россию в 2021 году? // *Интернет-портал Дром.ру*. 07.02.2022. URL: <https://news.drom.ru/87056.html> (дата обращения: 12.10.2023); Количество ввезенных в Россию подержанных иномарок выросло в два раза // *PrimaMedia*. 13.12.2022. URL: <https://primamedia.ru/news/1415891/> (дата обращения: 12.10.2023).

<sup>7</sup> В каких российских регионах больше импортных автомобилей? // *Автостат*. 29.09.2021. URL: <https://www.autostat.ru/news/49487/> (дата обращения: 10.10.2023).

<sup>8</sup> Динамика импорта легковых автомобилей в РФ // *Деловой портал TAdviser*. URL: <https://www.tadviser.ru/index.php/%> (дата обращения: 10.10.2023).

<sup>9</sup> ТОП-10 регионов РФ по количеству автомобилей японских марок // *Автостат*. 18.11.2019. URL: <https://www.autostat.ru/news/41808/> (дата обращения: 10.10.2023).

<sup>10</sup> Перспективы российского авторынка в 2023 году // *Известия*. 16.02.2023. URL: <https://iz.ru/1471209/kirill-sazonov/mashiny-budut-avto-iz-knr-i-parallelnyi-import-nabiraiut-oboroty> (дата обращения: 10.10.2023).

<sup>11</sup> Южная Корея цепко держится за российский авторынок? // *Московская газета*. 15.07.2023. URL: <https://mskgazeta.ru/obshchestvo/yuzhnaya-koreya-cepko-derzhitsya-za-rossijskij-avtorynok-12185.html> (дата обращения: 10.10.2023).

дение спроса россиян на европейские автомобили из-за возможных проблем с поставками запчастей, восточное направление импорта автомобилей получило дополнительный и очень сильный стимул развития, в первую очередь, за счет «б/у» сегмента. Наряду с сокращением продаж новых автомобилей на 59 %, объемы ввоза в Россию подержанных машин в 2022 г. увеличились на 80 % по сравнению с 2021 г.<sup>12</sup>, в частности, из Японии — на 32 % до 213,5 тыс. штук, из Республики Корея — на 17,3 тыс. штук, или на 730 %. В стоимостном выражении импорт корейских подержанных автомобилей возрос на 1160 %, составив 572,76 млн долл.<sup>13</sup> Начиная с апреля 2022 г., когда Япония запретила поставки в Россию автомобилей стоимостью более 6 млн иен (43 тыс. долл.)<sup>14</sup>, корейское направление автоимпорта стало одним из самых востребованных, поскольку давало наибольшую на тот момент свободу выбора машин — по цене, марке, каналу приобретения (новые машины со складов дилеров, подержанные машины через автомобильные порталы или «под заказ» через дальневосточных посредников) и даже по стране производителя, поскольку из Республики Корея можно было привезти автомобили не только корейского, но и японского, европейского производства. Следует отметить, что такой беспрецедентный рост импорта подержанных машин через Дальний Восток несколько скрасил картину логистических, инвестиционных и торговых ограничений со стороны Японии и Республики Корея, которые в 2022 г. привели к 30 % сокращению японского экспорта и 37 % южнокорейского экспорта в Россию<sup>15</sup>.

За 2022 г. Владивостокская таможня оформила более 197 тыс. автомобилей для личного пользования или 85 % всех ввезенных из этих стран в Россию подержанных автомобилей. Общий рост количества ввезенных машин составил 72 % по сравнению с 2021 г. Несмотря на некоторую волатильность спроса, наблюдавшуюся в течение 2022 г., предложение подержанных японских и корейских автомобилей в Приморском крае неуклонно увеличивалось на протяжении всего года, так же как и количество сделок по купле-продаже этих автомобилей<sup>16</sup>. Пиковая нагрузка по продажам в 2022 г. наблюдалась летом, а по ввозу — в ноябре, в результате чего к концу года стоянки крупнейшего на Дальнем Востоке авторынка «Зеленый угол» во Владивостоке были заполнены ввезенными автомобилями.

В 2023 г. тенденция ввоза продолжилась: за первое полугодие было оформлено более 130 тыс. автомобилей для личного пользования, что в 2 раза больше, чем в аналогичном периоде 2022 г., примерно с тем же соотношением японских и корейских машин. Однако, в 2023 г. на автоимпорт повлияли ограничения Республики Корея на экспорт в Россию автомобилей стоимостью более 50 тыс. долл. и автозапчастей к ним<sup>17</sup>, а также ограничения со стороны Японии, которая с августа 2023 г. до минимума сократила экс-

<sup>12</sup> Авторынок-2023: ослабевший рубль обрушил продажи и взвинтил цены // *PrimaMedia.ru*. 19.01.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1436192/?from=7> (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>13</sup> Российский импорт подержанных автомобилей из Кореи вырос в 13 раз // *АвтоВзгляд*. 15.02.2023. URL: <https://www.avtovzglyad.ru/avto/avtoprom/2023-02-15-rossijskij-import-poderzhannyh-avtomobilej-iz-korei-vyros-v-13-raz/> (дата обращения 11.10.2023).

<sup>14</sup> Япония ввела запрет на экспорт в Россию люксовых автомобилей и ювелирных изделий // *Интерфакс*. 29.03.2022. URL: <https://www.interfax.ru/world/831815> (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>15</sup> Минакир П.А., Мазитова М.Г. Российско-японские торгово-экономические связи: сложная история и туманные перспективы // *Японские исследования*. 2022. № 3. С. 84–104.

<sup>16</sup> Рощина А., Бойко М., Ждахина Ю. Дальний Восток встречает автомобили // *Таможня*. 2023. № 1(469). С. 22–23.

<sup>17</sup> Южная Корея дополнительно ограничит экспорт в Россию // *Российская газета*. 24.04.2023. URL: <https://rg.ru/2023/04/24/szhatoe-predlozhenie.html> (дата обращения: 11.10.2023).

порт в Россию продукции своего автопрома<sup>18</sup>. Есть основания ожидать, что к концу 2023 г. прямой импорт автомобилей из Японии и Республики Корея полностью преобразуется в параллельный, и поставки этих машин будут осуществляться из таких стран, как Казахстан, Киргизия, Армения и т.п.

Импорт подержанных автомобилей из Японии и Республики Корея в 2022–2023 гг. позволил в значительной степени закрыть неудовлетворенный спрос, возникший из-за ухода иностранных автопроизводителей из России. Некоторые специалисты подчеркивали, что для торговли подержанными автомобилями на востоке страны складываются благоприятные условия: «чем сложнее ситуация на первичном рынке, тем лучше на вторичном. Дилеры пойдут на вторичный рынок, и он станет более прозрачным»<sup>19</sup>. Однако, на практике рост импорта машин через Дальний Восток привел к росту нагрузки на работу таможенных органов, увеличению ожидания выгрузки автомобиля на берег и росту сопутствующих расходов для покупателей машин, в частности, на транспортировку, услуги таможенного оформления, оплату простой автомобилей на складах временного хранения и т.д. Учитывая внешнеполитическую турбулентность, происходящей в 2022–2023 гг. рост спроса на японские и корейские автомобили можно назвать ажиотажным. Так, в период с 24 июля по 6 августа 2023 г. — последние дни перед вступлением в силу запрета Японии на экспорт своих автомобилей — общее количество ввезенных физическими лицами транспортных средств через таможни Дальнего Востока составило 15 071, из них оформлено Владивостокской таможней 14 692. По сравнению с аналогичным по продолжительности периодом с 1 по 14 июня, рост ввоза составил 33 %<sup>20</sup>. К августу 2023 г. авторынок «Зеленый угол» во Владивостоке снова был перегружен ввезенными автомобилями.

Цены на автомобили в 2022–2023 г. росли вслед за спросом. Основываясь на объявлениях на ведущих сайтах по продажам автомобилей во Владивостоке<sup>21</sup>, рост конечных цен на японские и корейские автомобили для приморского потребителя только за 2022 г. можно оценить в 50–90 %. Специалисты по российскому авторынку обосновывали зависимость роста цены от популярности и доступности моделей, но, фактически, учитывая ажиотажный характер спроса, ощутимый рост цен характерен для рынка в целом, а не только для популярных моделей. Сказывается также и удаленность края от авторынка центра страны: в целом по России, рост цен на японские и корейские марки в 2022 г. был существенно меньше — от 15 % до 22 %<sup>22</sup>, поскольку российский рынок не так сильно зависит от азиатского автопрома, как Приморье, где самое большое число зарегистрированных автомобилей — это японские и корейские.

<sup>18</sup> Япония планирует запретить экспорт в РФ машин с объемом двигателя свыше 1,9 литра // *Российская газета*. 18.07.2023. URL: <https://rg.ru/2023/07/18/yomiuri-iaponiia-hochet-zapretit-eksport-v-rf-mashin-s-obemom-dvigatelia-svyshe-19-litra.html> (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>19</sup> Рынку подержанных машин предрекли светлое будущее // *Автокод*. 04.03.2022. URL: <https://avtocod.ru/blog/post/rynku-poderzhannykh-mashin-predrekli-svetloe-budushchee> (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>20</sup> Таможня фиксирует рост ввоза авто в РФ из-за грядущих запретов с 9 августа // *PrimaMedia*. 08.08.2023. URL: [https://primamedia.ru/news/1558877/?utm\\_source=hashtag&utm\\_medium=site&utm\\_campaign=hashtag\\_news\\_next](https://primamedia.ru/news/1558877/?utm_source=hashtag&utm_medium=site&utm_campaign=hashtag_news_next) (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>21</sup> Авторами были проанализированы в динамике за 2022–2023 гг. цены на автомобили брендов Toyota, Nissan, Kia и Hyundai на следующих интернет-ресурсах: avito.ru, avto.ru, car.ru, drom.ru, farpost.ru, japancar.ru.

<sup>22</sup> Как сильно подорожали подержанные машины в 2022 году: данные статистики // *AUTONEWS*. 07.09.2022. URL: <https://www.autonews.ru/news/63187bc69a79472adce95d8d> (дата обращения: 11.10.2023).



По мнению рядовых покупателей, посещающих авторынок «Зеленый угол» во Владивостоке и оставляющие свои отзывы в сети, привезенные машины продаются по сверхвысоким ценам, а специалисты фиксируют самое сильное подорожание автомобилей в Приморском крае за последние 20 лет: лишь за июль-август 2023 г. и подержанные, и новые машины стали дороже в среднем на 200–300 тысяч рублей<sup>23</sup>. На цены 2023 г. повлиял и новый механизм взимания утилизационного сбора, но основную лепту в удорожание по-прежнему вносят внешнеполитические риски, которые в настоящий момент создают рыночные преимущества для продавцов, позволяя им и дальше увеличивать цены. Однако, с учетом резерва привезенных и пока непроданных автомобилей, покупатели, платежеспособность которых падает по мере роста цен, могут занять выжидательную позицию в надежде на стабилизацию цен или поисках более выгодных вариантов покупки автомобилей. В частности, покупательские ряды на авторынке «Зеленый угол» к октябрю 2023 г. заметно опустели, отражая охлаждение спроса. Переход продавцов на параллельный импорт японских и корейских автомобилей может усложнить логистику, добавив в нее целый ряд стран-посредников, и повлечь за собой дальнейший рост цен, увеличение длительности поставок, снижение прозрачности импорта и гарантий качества для рядовых потребителей.

На наш взгляд, в сложившихся условиях более актуально говорить не о развитии параллельного импорта, имеющего свои объективные границы, а о кардинальном изменении расстановки сил в Северо-восточной Азии, в том числе на отраслевых рынках. Существенный рост деловых инициатив Приморского края в рамках российско-китайского взаимодействия в различных сферах хозяйственной деятельности (производство, инвестиции, торговля, туризм и т.д.)<sup>24</sup>, наблюдаемый одновременно с ослаблением роли Японии и Республики Корея во внешнеторговых связях России, свидетельствует, что обе эти азиатские страны фактически передали Китаю свой потенциал, связанный с сотрудничеством с Россией. Так, в Республике Корея обсуждают развитие приграничной с Приморским краем китайской провинции Цзилинь, которая заняла третье место в Китае по темпам экономического роста (7,7 %). По мнению южнокорейских экспертов, это в немалой степени обусловлено активизацией торговых связей с Россией: только за первое полугодие 2023 г. товарооборот Цзилинь с Россией вырос на 92 %, в том числе экспорт автомобилей увеличился на 251 %, достигнув 37 тыс. автомобилей<sup>25</sup>. Республика Корея теряет рынок «спокойной и вмняемой России, где их бизнесу ничего не угрожает», устремившись со своими автомобилями на рискованный и высококонкурентный европейский рынок, который они называют «основой своего глобального успеха»<sup>26</sup>. Япония, в свою очередь, теряет седьмую часть своего экспорта подержанных автомобилей, стоимость которой японские эксперты оценивают примерно в 1 млрд. долл. ежегодно<sup>27</sup>.

<sup>23</sup> Цены на автомобили взлетели в Приморье // *PrimaMedia*. 20.08.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1564980/> (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>24</sup> Олег Кожемяко обсудил с руководством провинции Хэйлунцзян перспективы сотрудничества // *Правительство Приморского края*. 15.06.2023. URL: <https://primorsky.ru/news/282733/> (дата обращения: 12.10.2023).

<sup>25</sup> «Экономическое чудо» Китая обеспечило Приморье // *DEITA.RU*. 27.07.2023. URL: <https://deita.ru/article/539140> (дата обращения: 11.10.2023).

<sup>26</sup> Конец Kia в России // *АвтоВзгляд*. 25.05.2023. URL: <https://www.avtovzglyad.ru/avto/avtoprom/2023-05-25-konets-kia-v-rossii-korejtsy-vse-zhe-legli-pod-ssha/> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>27</sup> Эксперт допустил сокращение наполовину японского экспорта подержанных авто в Россию // *TASS*. 07.08.2023. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18457237> (дата обращения: 13.10.2023).

## Китайская сторона автомобильного импорта

Как показывают события 2022–2023 гг., экспортные ограничения отнюдь не стали причиной замедления развития внешней торговли края и сворачивания товарных рынков. Близость Китая, страны с большим производственным и экспортным потенциалом, способствует быстрому и масштабному замещению японской и корейской продукции. Общий торговый оборот Приморского края в 2022 г. вырос по сравнению с 2021 г. на 22 %, составив 13,2 млрд. долл., при этом, возрос как экспорт (на 15 %), так и импорт (на 26 %). Среди всех партнеров Приморья Китай стал лидером по объемам двусторонней торговли, а его доля во внешнеторговом обороте края в 2022 г. увеличилась с 48,3 % до 57,5 %<sup>28</sup>.

Основными направлениями дальнейшего развития российского авторынка являются: 1) развитие отечественного автомобилестроения и продвижение российских брендов; 2) расширение импорта автомобилей из Китая. Китай охотно готов заполнить значимую часть российского рынка и подчеркивает, что «пока у россиян существует спрос, китайские поставщики смогут в полной мере удовлетворить любые нужды»<sup>29</sup>. За первую половину 2023 г. из Китая в Россию ввезено в 6,6 раза больше машин, чем за аналогичный период 2022 г.<sup>30</sup>, продано 168 тыс. ед., а доля китайских автомобилей в общем объеме продаж выросла с 10,6 % до 46 %<sup>31</sup>. По итогам трех кварталов 2023 г., в Россию было ввезено 414,7 тыс. ед. легковых автомобилей, что почти в 3,5 раза выше показателя 2022 г. При этом, на автомобили из Китая пришлось 97 % общего количества ввезенных машин<sup>32</sup>.

Уход европейских, японских и корейских брендов обусловил почти беспрепятственное проникновение китайского автопрома на российский рынок. Занимая с 2009 г. первое место в мире по количеству производимых автомобилей, Китай остро заинтересован в сбыте своей продукции. Несмотря на довольно скептическое отношение потребителей к технологическому уровню китайских автомобилей, со второй половины 2010-х гг. доля китайских брендов в России постепенно росла, составив в 2021 г. 4,9 %<sup>33</sup>. Воспользовавшись уникальным историческим шансом, которые дали западные санкции, китайские автопроизводители действуют решительно: с одной стороны, они наращивают экспорт различных по назначению, качеству и цене автомобилей, привлекая российских потребителей различными бонусными программами и гарантиями, с другой стороны, заключают партнерские соглашения на сборку китайских автомобилей в России и на свое участие в производстве российских марок. На сегодняшний день примерами российско-китайского сотрудничества в области автомобилестроения могут служить завод «Автотор» в Калининграде, производ-

<sup>28</sup> Доля Китая в торговом обороте Приморья в 2022 году составила 57,5 % // *ИнтерФакс Россия*. 31.05.2023. URL: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/dolya-kitaya-v-torgovom-oborote-primorya-v-2022-godu-sostavila-57-5-vlasti> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>29</sup> До конца 2023 года китайская «Хэйлуунцзянская международная логистическая компания Дракон-линк» планирует поставить в Россию около тысячи подержанных автомобилей // *ВостокМедиа*. 09.08.2023. URL: <https://vostokmedia.com/news/2023-08-09/tysyachu-poderzhannyh-avtomobiley-dostavit-kitayskaya-kompaniya-v-primorie-3007309> (дата обращения: 12.10.2023).

<sup>30</sup> Поставки китайских легковых автомобилей подскочили на 543 % // *НТВ*. 26.07.2023. URL: <https://www.ntv.ru/novosti/2780466/> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>31</sup> Продажи китайских машин установили в России новый рекорд // *Российская газета*. 10.07.2023. URL: <https://rg.ru/2023/07/10/prodazhi-kitajskih-mashin-ustanovili-v-rossii-novyj-rekord.html> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>32</sup> Импорт легковых автомобилей вырос в 3,5 раза // *Новостной портал АвтоБизнесРевью*. 06.10.2023. URL: [https://abreview.ru/ab/news/import\\_legkovykh\\_avtomobiley\\_vyros\\_v\\_3\\_5\\_raza/](https://abreview.ru/ab/news/import_legkovykh_avtomobiley_vyros_v_3_5_raza/) (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>33</sup> *Фан Ц., Лю И.* Маркетинг китайских автомобилей в России // *Тенденции развития науки и образования*. 2023. № 96–4. С. 173–176.

ственная площадка в Тульской области, индустриальный парк «Есипово», «АвтоВАЗ», а также ПАО «Соллерс», которое на базе своей дочерней компании ООО «Автомобильные индустриальные технологии» во Владивостоке планирует запустить сборку собственных пикапов в технологическом партнерстве с компанией JAC Motors.

В Приморском крае, так же как и по стране в целом, наблюдаются изменения в структуре автоимпорта, хоть и со своей спецификой. В крае пока не теряют популярности подержанные автомобили из Японии и Республики Корея, продаваемые как из ранее привезенных запасов, так и завозимые по параллельному импорту. Объемы продаж китайских автомобилей исчисляются лишь десятками единиц, несмотря на то, что региональные компании, много лет выступавшие дилерами западных, японских и корейских марок, постепенно переключаются на китайские бренды<sup>34</sup>.

Заинтересованность китайских компаний и приморских дилеров в поставках китайских автомобилей через Дальний Восток подкрепляется конкретными действиями. Так, в мае 2023 г. во Владивостоке прошла выставка «Autosalon-2023», где впервые было презентовано большое количество автомобилей китайских брендов Chery, JAC, Geely и Exeed. Представители компаний-посредников убеждены, что популярность, а вслед за ней и продажи китайских автомобилей на Дальнем Востоке, будут неизбежно расти вследствие дефицита других вариантов удовлетворения растущего спроса и кардинального изменения отношения к потребительским свойствам китайских машин. Если еще 2–3 года назад в сети безапелляционно звучало, что «японским праворульным автомобилям для большинства населения Дальнего Востока нет равноценной альтернативы... Дальневосточники вряд ли когда-нибудь променяют праворульные японки на какие-либо другие машины»<sup>35</sup>, то сегодня менеджеры автомобильных компаний уверяют рядового покупателя, что «новые автомобили из Китая не то что не хуже, но уже гораздо лучше по качеству, чем б/у автомобили из Японии»<sup>36</sup>. Правый руль из символа качества и надежности превратился в «элемент дискомфорта», для которого «китайские машины — отличная альтернатива»<sup>37</sup>. Риторика продавцов напрямую зависит от возможностей заработать на сбыте автомобилей, которые китайские производители продвигают на российские рынки. Сами китайцы объясняют недостаточную популярность своего автопрома тем, что их «автомобили не имеют такой долгой истории и традиции производства», и «увеличение экспорта китайских автомобилей в Россию непосредственно связано с маркетингом»<sup>38</sup>.

Размах китайского маркетинга не уступает потенциалу китайского автопрома. Еще до вступления японского запрета на экспорт автомобилей в Россию, в г. Суйфэньхэ, на границе с Приморским краем, был открыт склад подержанных автомобилей, который должен «повысить конкурентоспособность <китайских> автомобильных компаний и расширить каналы экспорта в Россию» через Владивосток — «крупнейший центр торговли и дистри-

<sup>34</sup> АУТОСАЛОН-2023 // *PrimaMedia*. 25.05.2023. URL: <https://primamedia.ru/news/1510916> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>35</sup> Правый руль // *ВостокМедиа*. 18.07.2020. URL: <https://vostokmedia.com/news/2020-07-18/pravyuyur-i-npravuyu-virus-kak-biznes-po-vvozu-yaponskih-avto-perezhil-koronakrizis-500697> (дата обращения: 12.10.2023).

<sup>36</sup> Китайские автомобили, на которые Владивосток «переседет за пять лет», выставят в субботу на центральной площади // *Новостной портал Владивостока*. 26.05.2023. URL: <https://www.newsvl.ru/vlad/2023/05/26/217254/#ixzz8Fyu6XaPM> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>37</sup> Бэушки из Китая — наша перспектива? // *Конкурент*. 03.08.2023. URL: <https://konkurent.ru/article/60871> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>38</sup> Фан Ц., Лю И. Маркетинг китайских автомобилей в России // *Тенденции развития науки и образования*. 2023. № 96–4. С. 173–176.

буции подержанных автомобилей на Дальнем Востоке»<sup>39</sup>. С июля 2023 г. началась активизация поставок подержанных машин из провинции Хэйлунцзян во Владивосток, и, несмотря на маленькие объемы текущих продаж (около 2 % от общего числа автомобилей с пробегом), специалисты предвещают активный рост рынка подержанных китайских автомобилей, который в течение 3–5 лет способен заменить рынок японских и корейских машин. Прогнозируемый рост объясняют не только комфортным левым рулем и возросшим качеством китайских автомобилей, но и более доступными ценами по сравнению с японскими и корейскими машинами, большим модельным рядом, свежестью года выпуска, низким уровнем пробега, а также формирующимся в Приморье рынком запчастей и комплектующих для китайских автомобилей<sup>40</sup>. Как отмечают посетители авторынка «Зеленый угол», цена на подержанный китайский автомобиль во Владивостоке существенно меньше, чем у официальных дилеров в центре России, однако, продается такая машина без гарантии на обслуживание. Фактом также является и то, что цена на новый китайский автомобиль оказывается ниже, чем цена подержанного японского автомобиля схожей комплектации<sup>41</sup>.

Сегодня далеко не все приморцы готовы пересесть на китайские автомобили: в отличие от зарекомендовавших себя в суровых дальневосточных условиях японских и корейских машин, функциональность и надежность китайских пока под вопросом. Потребители отмечают сложности в эксплуатации и обслуживании автомобилей, и, возможно, потребуется время для адаптации китайского автопрома под российские запросы и климатические условия. Автомобиль — изделие дорогое, высокотехнологичное и требовательное с точки зрения безопасности, поэтому цена, комфортность и доступность автомобиля — важные, но не единственные определяющие факторы формирования спроса. Тем не менее, наряду с развитием отечественного автопрома, импорт автомобилей из Китая становится все более значимым направлением удовлетворения потребностей населения в индивидуальных транспортных средствах и важным сегментом экономики края. В силу близости Китая и динамично развивающейся российско-китайской торгово-логистической инфраструктуры, можно предполагать, что Владивосток станет одним из главных центров торговли китайскими автомобилями (и новыми, и подержанными) на Дальнем Востоке и в России в целом. В какие сроки и в каких конкретно социально-экономических условиях это произойдет, зависит от многих факторов, которые будут воздействовать на авторынок в будущем.

## Литература

- Минакир П.А., Мазитова М.Г. Российско-японские торгово-экономические связи: сложная история и туманные перспективы // *Японские исследования*. 2022. № 3. С. 84–104.
- Рощина А., Бойко М., Жахина Ю. Дальний Восток встречает автомобили // *Таможня*. 2023. № 1(469). С. 22–23.
- Фан Ц., Лю И. Маркетинг китайских автомобилей в России // *Тенденции развития науки и образования*. 2023. № 96–4. С. 173–176.

<sup>39</sup> «Почти моментально» // *ВостокМедиа*. 10.08.2023. URL: <https://vostokmedia.com/news/2023-08-10/pochti-momentalno-na-granitse-s-primoriem-otkryli-sklad-kitayskih-avtomobiley-1-3008877> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>40</sup> До конца 2023 года китайская «Хэйлунцзянская международная логистическая компания Дракон-линк» планирует поставить в Россию около тысячи подержанных автомобилей // *ВостокМедиа*. 09.08.2023. URL: <https://vostokmedia.com/news/2023-08-09/tysyachu-poderzhannyh-avtomobiley-dostavit-kitayskaya-kompaniya-v-primorie-3007309> (дата обращения: 12.10.2023); «Японцы» с пробегом, «китайцы» с завода: какие машины выбирают приморцы // *РБК*. 23.06.2023. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/23/06/2023/6494cac29a7947d3070c3e44> (дата обращения: 13.10.2023).

<sup>41</sup> Авторынок разделился // *Социальная сеть RuTube*. 09.10.2023. URL: <https://rutube.ru/video/a8cfc3a12960667dde4c070115c15fc6/?r=wd&t=1> (дата обращения: 13.10.2023).

## Features of the Car Import into Primorsky Region

### *Elena V. Krasova*

Ph.D. (Economics), Associate Professor of the Department of Economics and Management, Institute of International Business, Economics and Management, Vladivostok State University (address: 41, Gogol St., Vladivostok, 690014, Russian Federation). ORCID: 0000-0001-7847-0385. E-mail: elena\_krasova@rambler.ru.

### *Elizaveta I. Gorbenkova*

Student of «Economics» Program of the Far Eastern Federal University (address: 10, Ajaks, Russky Island, Vladivostok, 690922, Russian Federation). ORCID: 0009-0002-5472-5173. E-mail: elizaveta.gorbenkova@gmail.com.

Received 25.08.2023.

#### *Abstract:*

Primorsky Region is actively involved into foreign trade with neighboring Asian countries. For past 30 years, the Region has been an important trade and logistics link in the chain of Russian automobile imports, and the center for sales and service of imported passenger cars in the Far East. The automobile market in Primorye is developing dynamically under various market factors' influence. In particular, over the past few months there have been significant changes in the Russian car import that were valid for all market participants – traders, intermediaries, producers-exporters, and greatly influenced volumes, prices, structure, logistics of the car imports. The purpose of the research is actualization of trends in the car import in Primorsky Region and assessment of current events from the point of this sphere' development. The article generally highlights several stages in the car imports development in Primorsky Region, in particular: it reflects specifics of the Japanese and Korean cars import up to 2021, analyzes recent changes in the regional car market in 2022–2023, considers relevant increase car import from China. The main conclusion of the article is the car market in Primorsky Region that has been formed by 2022 and dealt with trade of second-hand Japanese cars mainly, is gradually turning towards imports from China, accordingly changing the model range of auto products, diversified the pricing policy, expanding logistics for both used and new cars. At the same time, Vladivostok has many reasons to maintain its status as a center of automobile trade in the Far East.

#### *Key words:*

Car import, Russian automobile market, automobile market of Primorsky Region, car trade, economy of Primorsky Region, foreign trade of Primorsky Region.

#### *For citation:*

Krasova E.V., Gorbenkova E.I. Features of the Car Import into Primorsky Region // Far Eastern Studies. 2023. No. 5. Pp. 108–120. DOI: 10.31857/S013128120028163-0.

## References

- Fan Ts., Lyu I.* Marketing kitayskikh avtomobiley v Rossii [Marketing of Chinese cars in Russia]. *Tendentsii razvitiya nauki i obrazovaniya*. 2023. No. 96–4. S. 173–176. (In Russ.)
- Minakir P.A., Mazitova M.G.* Rossiysko-yaponskiye torgovo-ekonomicheskiye svyazi: slozhnaya istoriya i tumannyye perspektivy [Russian-Japan trade and economic relations: Complicated history and foggy prospects]. *Yaponskiye issledovaniya*. 2022. No. 3. S. 84–104. (In Russ.)
- Roshchina A., Boyko M., Zhdakhina Yu.* Dal'niiy Vostok vstrechayet avtomobili [The Far East meets cars]. *Tamozhnyaya*. 2023. No. 1(469). S. 22–23. (In Russ.)