

ЗАКРЕВСКАЯ Яна Анатольевна,
Национальный исследовательский институт
мировой экономики и международных отношений имени
Е.М. Примакова Российской академии наук (ИМЭМО РАН)
Научный сотрудник сектора прогнозирования
мировой экономики и политики,
e-mail: Yana888@list.ru

МИРОВАЯ И РОССИЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ: ИТОГИ 2024 ГОДА

Аннотация. Развитие мировой и российской автомобильной промышленности в 2024 году происходило в условиях высокой геополитической турбулентности, нарушения глобальных цепочек поставок, структурной перестройки производственных мощностей и технологической трансформации отрасли. Совокупность этих факторов формирует системные риски, затрагивающие как глобальный, так и национальный (российский) автопром, при этом характер и глубина рисков отличаются в зависимости от уровня технологического развития, доступности ресурсов и институциональной среды. В 2024 году автопроизводители окончательно убедились, что прежние бизнес-модели не так эффективны. Рынок начинает смещаться в сторону электрофикации, и, хотя темпы ее внедрения очень сильно различаются по странам, именно электрические и гибридные модели задают дальнейшую траекторию развития автомобильной отрасли. Технологическая революция меняет не только сами автомобили, но и подход к их созданию, формируется новый образ продукта, что оказывает сильное влияние на глобальную стратегию автоконцернов. На фоне этих изменений 2024 год стал своеобразным индикатором, - кто сумел перестроиться, а кто рискует остаться на периферии мирового рынка. В статье приведена динамика производства и продаж моторных транспортных средств, легковых автомобилей России, мира в целом и отдельных ведущих стран производителей, отображена динамика перепроизводства, динамика мирового парка электромобилей.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, Россия, мир, США, Европа, Китай, легковые автомобили, моторные транспортные средства, электроавтомобили, перепроизводство, динамика производства и продаж, экономика.

ZAKREVSKAYA Yana Anatolievna,
E.M. Primakov National Research Institute
of World Economy and International Relations
of the Russian Academy of Sciences (IMEMO)
Research Fellow World Economy
and Policy Forecasting Sector

WORLD AND RUSSIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY: RESULTS OF 2024

Annotation. The development of the global and Russian automotive industries in 2024 took place in conditions of high geopolitical turbulence, disruption of global supply chains, structural restructuring of production capacities and technological transformation of the industry. The combination of these factors creates systemic risks affecting both the global and national (Russian) auto industry, while the nature and depth of risks differ depending on the level of technological development, the availability of resources and the institutional environment. In 2024, automakers were finally convinced that previous business models were not as effective. The market is beginning to shift towards electrophysics, and although the pace of its implementation varies greatly across countries, it is the electric and hybrid models that set the future trajectory of the automotive industry. The technological revolution is changing not only the cars themselves, but also the approach to their creation, a

new image of the product is being formed, which has a strong impact on the global strategy of auto-makers. Against the background of these changes, 2024 has become a kind of indicator - who managed to rebuild, and who risks remaining on the periphery of the world market. The article presents the dynamics of production and sales of motor vehicles, passenger cars in Russia, the world as a whole and certain leading countries of manufacturers, displays the dynamics of overproduction, the dynamics of the world fleet of electric vehicles.

Key words: *automotive industry, Russia, world, USA, Europe, China, cars/passenger cars, motor vehicles, electrically-chargeable cars, overproduction, production and sales dynamics, economy.*

Мировая автомобильная промышленность представляет собой одну из ключевых высокотехнологичных отраслей современной мировой экономики, которая формирует значительный вклад в промышленное производство, международную торговлю и занятость, обеспечивая развитие смежных производств и поддержание технологической конкурентоспособности государства. В последние годы, в условиях повышения роли инноваций, данная отрасль демонстрирует выраженную тенденцию к структурной перестройке, обусловленную совокупностью экономических, технологических и институциональных изменений. Особое значение приобретают тенденции электрификации транспортных средств, цифровизации производственных процессов, интеграции интеллектуальных систем управления, а также усиление требований к экологической эффективности. Помимо экологичности транспорта, компании уделяют особое значение экологичности самого процесса производства. И, если к экологичности автомобилей постоянно предъявляются все более жесткие требования, на которые автопроизводителям приходится реагировать молниеносно, прикладывая огромные усилия, чтобы соответствовать им, то в вопросе самого процесса производства компании сами заранее делают данный процесс гораздо более экологически чистым и энергоэффектив-

ным, нежели установленные нормы. Все вышеперечисленное формирует новый глобальный рынок, который развивается быстрее, чем когда-либо.

В период с 2020 по 2024 годы автомобильная промышленность столкнулась с рядом системных вызовов, включающих нарушение глобальных цепочек поставок, изменение логистических маршрутов, рост издержек, колебание платежеспособного спроса и ужесточение государственной промышленной политики ведущими странами-производителями. Указанные выше процессы способствовали ускорению перехода к новым моделям организации производства и перераспределению производственных мощностей в пользу азиатского региона, прежде всего Китая. Данные изменения отражены в рейтинге стран по объему производства автомобилей за 2000, 2023 и 2024 гг. (Таблица 1).

Так, Китай демонстрирует прирост производства и в 2024 году продолжает удерживать свою лидирующую позицию, занимая 1-е место рейтинга (с 2009 года). В 2000 году эта страна, хоть и входила в первую десятку рейтинга, но занимала всего лишь 8-е место. По сравнению с показателем 2000 года суммарный объем производства автомобилей в Китае в 2024 году вырос более чем в 15 раз и составил 31,28 млн единиц, что на 1,12 млн единиц превышает показатель 2023 года.

Таблица 1. Крупнейшие страны по суммарному объему производства автомобилей в 2024 году

№ в рейтинге 2024 года	Страна	Кол-во произведенных автомобилей, млн. ед.		Прирост в 2024 г. к 2023 г., %	№ в рейтинге 2000 года	Кол-во произведенных автомобилей в 2000 г., млн. ед.	Прирост в 2024 г. к 2000 г., %
		2024	2023				
1	Китай	31,28	30,16	4	8	2,07	1412
2	США	10,56	10,61	0,5	1	12,80	-17
3	Япония	8,23	9,00	-8	2	10,14	-19

4	Индия	6,01	5,85	3	15	0,80	651
5	Мексика	4,20	4,00	5	9	1,94	117
6	Южная Корея	4,13	4,24	-3	5	3,11	32
7	Германия	4,07	4,11	-1	3	5,53	-26
8	Бразилия	2,55	2,32	10	12	1,68	52
9	Испания	2,38	2,45	-3	6	3,03	-22
10	Таиланд	1,47	1,84	-20	19	0,41	257
18	Россия	0,98	0,73	35	13	1,21	-18
	ВСЕГО	75,87	75,32	1		42,72	78
	ВСЕГО без РОССИИ	74,89	74,59	0		41,51	80

Источник: Данные международной организации производителей автомобилей¹, расчеты автора.

Второе место, не смотря на незначительный спад объема производства в 0,5% и с абсолютным показателем в 10,56 млн единиц занимает США. По отношению к 2000 году спад объема производства составил 17%. Замыкает тройку лидеров Япония с падением в 8% к 2023 году и падением в 19% к 2000 году. В Индии отмечается увеличение показателя более чем в 7,5 раз (с 0,8 млн автомобилей в 2000 году до 6,01 млн автомобилей в 2024 году), а прирост 2024 года к 2023 году составил 3%. Мексика, которая еще в 2023 году занимала 7-е место, в 2024 году замыкает пятерку лидеров с приростом в 5%. Южная Корея со спадом объема производства в 3% и с абсолютным показателем в 4,13 млн единиц занимает 6-е место данного рейтинга. Германия, находясь на 7-м месте, с абсолютным показателем в 4,07 млн единиц незначительно, но ослабила свои позиции по сравнению с 2023 годом, - спад объема производства составил 1%, а по отношению к 2000 году – 26%. Бразилия, занимавшая в 2023 году 9-е место, переместилась на 8-е с приростом в 10%, по отношению к 2000 году данный прирост составил 52%. В Испании спад объема производства 2024 года к 2023 году составил 3%. В 2024 году Таиланд

замыкает десятку лидеров со спадом в 20% и абсолютным показателем в 1,47 млн единиц. Россия в рейтинге по суммарному объему производства транспортных средств покинула первую десятку еще в 2021 году, переместившись на 11-е место, в период 2022-2023 годов наша страна в данном рейтинге занимала 20-е место, в 2024 году Россия поднялась на 18-е место, прирост составил 35%.

С конвейеров нашей страны, по данным Международной организации производителей автомобилей (OICA), сошли 0,98 млн моторных транспортных средств в том числе 0,75 млн легковых транспортных средств, что составило 1,06% и 1,11% от общемирового объема производства соответственно (Рисунок 1). На диаграмме видно, что начиная с 2000 года максимально низкие показатели были зафиксированы в 2022 году и составили 0,61 млн моторных транспортных средств, в том числе 0,45 млн легковых транспортных средств; в 2009 году (0,73 млн моторных транспортных средств, в том числе 0,60 млн легковых транспортных средств); в 2023 году (0,73 млн моторных транспортных средств, в том числе 0,53 млн легковых транспортных средств).

¹ Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. <http://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения 01.11.2025)

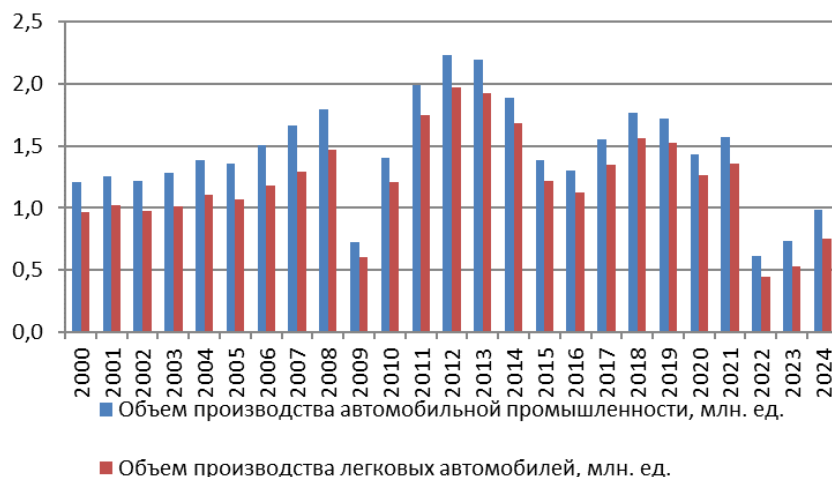


Рисунок 1. Динамика производства моторных транспортных средств в России за период 2000-2024 гг., млн. ед.¹

К главным факторам, способствующим развитию российской автомобильной промышленности, несмотря на санкционное давление, относятся:

- **Институциональные факторы** (прямые меры государственной поддержки): программы льготного автокредитования и лизинга, субсидирование процентных ставок по кредитам на покупку автомобилей, субсидии на сохранение занятости и локализацию производства, налоговые льготы и тарифные преференции для производителей и поставщиков, поддержка НИОКР по автомобилям и компонентной базе.
- **Рыночные факторы**: освободившаяся рыночная ниша привела к увеличению доли российских брендов в продажах, способствовала ускорению развития предприятий, которые используют режим параллельного импорта, а также возможности для быстрого расширения ассортимента отечественных марок. Население стало переориентироваться на более бюджетный сегмент, где российские бренды способны конкурировать.
- **Геоэкономические факторы** (переориентация внешнеэкономических связей): в 2024 году произошло углубление промышленного сотрудничества со странами Азии (были расширены поставки комплектующих и технологий из Китая, Ирана, Турции и Индии, а также привлечение азиатских брендов к запуску производств на российских площадках, произошло диверсифицирование

цепочки поставок, которые ранее были зависимы от Европейского Союза (ЕС) и Японии), рост поставок китайских автомобилей (позволяет не только поддерживать загрузку мощностей, расширять линейку моделей, но и сохранять техническую актуальность).

- **Логистические и организационные факторы**: переориентация логистических маршрутов (Каспийский маршрут, порты Турции и Ближнего Востока, Дальний Восток и Приморье), гибкость управленческих моделей предприятий.
- **Технологические и производственные факторы**: развитие собственных инженерных решений, быстрая адаптация производственных цепочек, а также цифровизация производственных процессов, что позволяет обеспечивать относительную устойчивость российского автопрома к внешнему давлению.
- **Социально-экономические факторы**: высокая значимость данной отрасли для занятости и региональной экономики (автопром – один из крупнейших работодателей благодаря мультипликативному эффекту), сохранение кадрового потенциала.

По итогам 2024 года мировой объем производства моторных транспортных средств составил 93 млн единиц, в то время как в 2000 году этот показатель был 58 млн единиц, а мировой объем производства легковых автомобилей составил 68 млн единиц и 41 млн единиц соответственно (Рисунок 2).

¹ Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. <http://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения 01.11.2025)

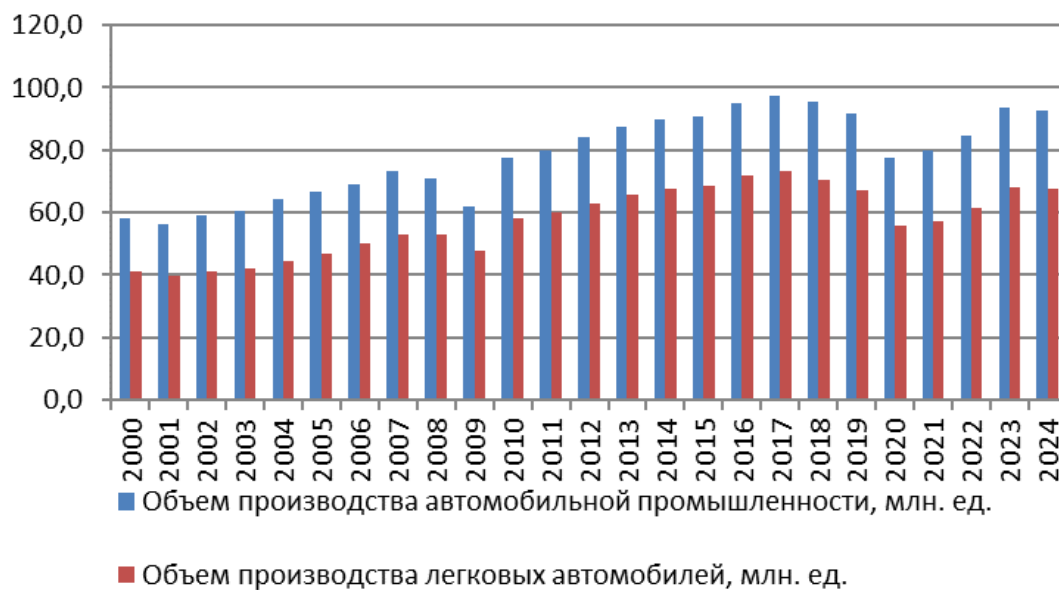


Рисунок 2. Динамика производства моторных транспортных средств в мире за период 2000-2024 гг., млн. ед.¹

На первую пятерку стран-лидеров в 2024 году приходится 65% всей продукции, а на первую десятку – 81% (Рисунок 3 и 4).



Рисунок 3. Доля производства моторных транспортных средств в 2024 году, %²

¹ Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. <http://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения 01.11.2025)

² Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. <http://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения 01.11.2025)



Рисунок 4. Доля производства моторных транспортных средств в 2024 году, %¹

Устойчивой и системной характеристикой современного мирового автопрома является проблема перепроизводства (избыточные производственные мощности), которая особенно ярко проявилась в последние десятилетия (Рисунок 5). Легковое автомобилестроение максимально отображает эту ситуацию, - разница абсолютных показателей в 2024 году составила 0,1 млн единиц.

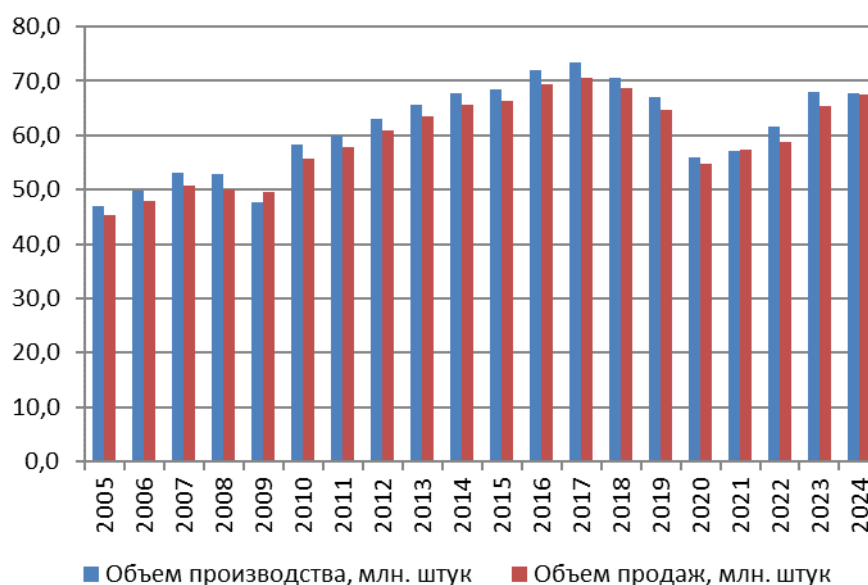


Рисунок 5. Динамика мирового производства и объем продаж легковых автомобилей за период 2005-2024 гг.²

¹ Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. <http://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения 01.11.2025)

² Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. <http://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения 01.11.2025)

Также необходимо отметить, что данное устойчивое структурное состояние формирует специфические черты отрасли, - ценовое давление, жесткую конкуренцию, усиление торгово-политических конфликтов и региональный дисбаланс. Если рассматривать проблему перепроизводства в региональном срезе, то она свойственна странам Европы, США (застой спроса, ужесточение экологических норм, высокие мощности) и Азии, в то время как для стран Африки, Южной Америки, Австралии и стран СНГ характерна другая картина. Страны, где перепроизводство минимально, имеют общие признаки: потребность населения в автомобилях значительно выше текущего предложения, импорт преобладает над собственным производством, нет наследия избыточ-

ных мощностей (то есть отсутствие исторически сложившихся крупных автогигантов).

На *Рисунке 6* отражена динамика производства и объема продаж легковых автомобилей в России за период с 2005 по 2024 гг. С 2005 года по 2014 год включительно ежегодные объемы продаж значительно опережали ежегодные объемы производства. В последующие годы эта разница стала фактически незаметной, - с небольшим опережением объема потребления. Начиная с 2023 года объем продаж снова стал значительно выше объема производства впервые за долгое время (с 2015 года). В 2024 году картина сохраняется, - объем продаж продолжает опережать объем производства с разницей в 0,8 млн единиц.

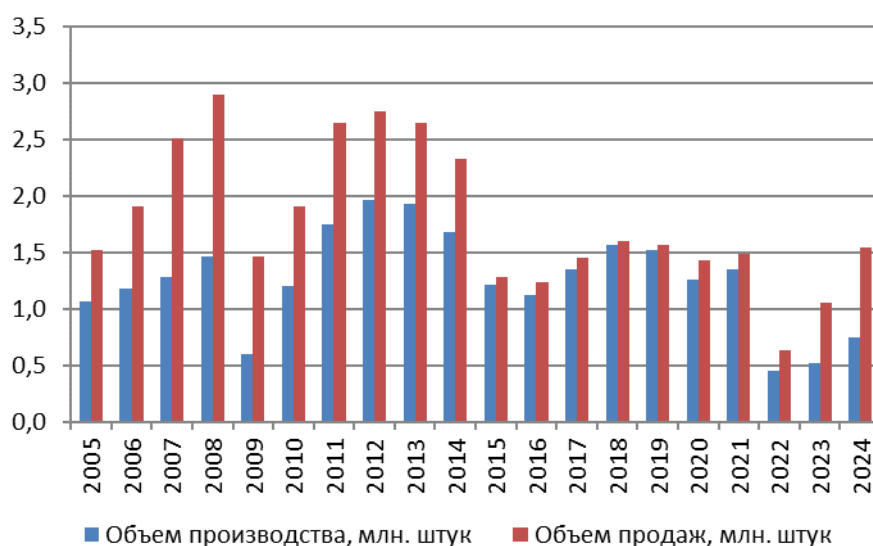


Рисунок 6. Динамика российского производства и объем продаж легковых автомобилей за период 2005-2024 гг.¹

¹ Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. <http://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения 01.11.2025)

Динамика доли перепроизводства представляет собой отношение разницы объема производства и продаж к объему производства и отражена на следующем графике (Рисунок 7).



Рисунок 7. Динамика доли перепроизводства от общего объема производства легковых автомобилей в мире за период 2005-2024 гг.¹

Начиная с 2005 года, своего максимального значения данный показатель достиг в 2008 году и составил 5,4%. Минимальное значение, начиная с 2005 года, было зафиксировано в 2009 году и составило -3,9%, в тот год объем продаж превысил объем производства на 1,9 млн единиц. В 2024 году данный показатель составил 0,2% (в этот год объем производства был выше объема продаж на 0,1 млн единиц), что ниже аналогичного показателя предыдущего года, - в 2023 году он был равен 3,8%, а объем производства превышал объем продаж на 2,6 млн единиц.

Ежегодная динамика объема продаж легковыми транспортными средствами на примере ведущих мировых автопроизводителей (Китая, США, Японии, Индии, Южной Кореи и Германии),

а также России представлена на Рисунке 8. В отличие от 2023 года, когда данный показатель был зафиксирован с приростом во всех вышеперечисленных странах, в 2024 году аналогичный показатель с приростом был установлен только в Китае (5,8%), Индии (4,2%) и России (47,7%). Спад данного показателя отмечается в США (-4,3%), Японии (-6,7%), Южной Кореи (-3,3%) и в Германии (-1,0%). Абсолютным лидером по объемам продаж легковых транспортных средств в мире, начиная с 2008 года, является Китай, 2024 год не стал исключением, - с приростом в 5,8% и абсолютным показателем в 27,6 млн единиц данная страна занимает первое место этого рейтинга. Россия показала прирост с увеличением абсолютного показателя до 1,6 млн единиц.

¹ Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. <http://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения 01.11.2025)

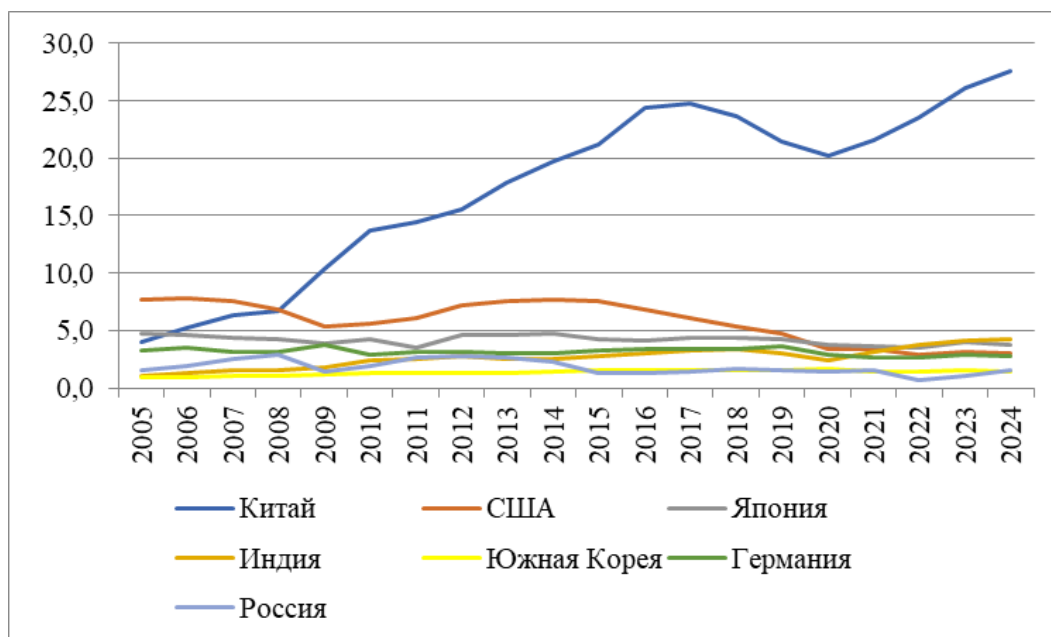


Рисунок 8. Объем продаж легковых автомобилей на крупнейших рынках мира и в России за период 2005-2024 гг., млн. ед.¹

По данным Международного энергетического агентства в 2024 году во всем мире было зарегистрировано во владении 58,33 млн электромобилей (Рисунок 9). Мировые продажи электромобилей в 2024 году составили 10,85 млн единиц (учитывая только аккумуляторные электромобили типа BEV) и 17,39 млн единиц по всем типам электромобилей.

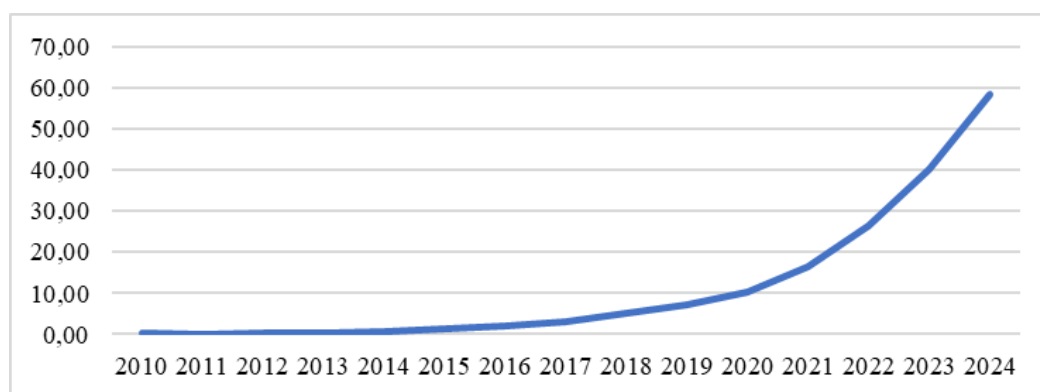


Рисунок 9. Динамика мирового парка электромобилей за 2010-2024 гг., млн ед.²

¹ Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей https://www.oica.net/wp-content/uploads/pc_sales_2024.pdf (дата обращения 01.11.2025)

² Составлено по данным Международного энергетического агентства
Количество электромобилей во владении, по типам. Страны - статистика по годам (дата обращения 01.11.2025)

Лидером вышеперечисленных показателей является Китай (34,0 млн единиц¹, 6,4 млн единиц², 11,3 млн единиц соответственно³), обеспечивающий более половины мирового спроса. И хотя во всем мире продажи электромобилей растут, их концентрация распределена всего на нескольких основных рынках (Китай, Европа и США). Рынок российских электромобилей несмотря на количественный рост, все же составляет очень небольшую долю от рынка новых автомобилей, для этого есть свои причины, - высокие цены на электромобили при снижении доходов населения тормозят рост спроса, нехватка зарядных станций, сервисных центров и квалифицированного персонала, отсутствие локализованных аккумуляторных технологий и др.

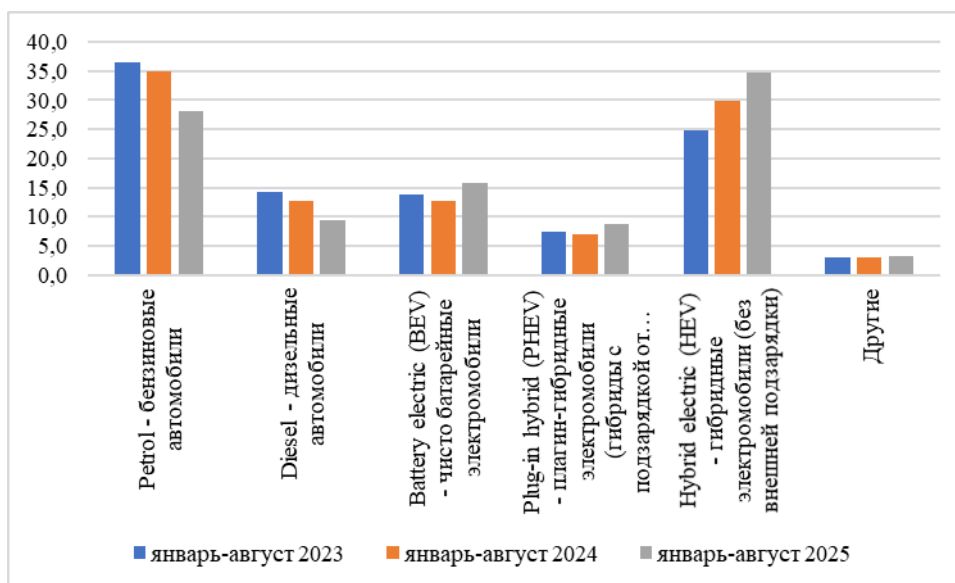


Рисунок 10. Динамика продаж новых легковых автомобилей в ЕС по видам топлива, %⁴

Вторым по величине рынком электромобилей в мире в 2024 и 2025 годах стал Европейский союз. По данным Европейской ассоциации предприятий автомобильной промышленности (ACEA), рынок электромобилей Европейского Союза (ЕС) продолжает укреплять свои позиции (Рисунок 10). Пятый год подряд спрос на гибридные электромобили без внешней подзарядки (HEV) превысил спрос на дизельные. Впервые данное явление было отмечено в 2020 году. Рыночная доля продаж чисто батарейных электромобилей (BEV) за период январь-август 2025 года по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года увеличилась на 25,4%, составив 15,8%⁵. Также уменьшился спрос на дизельные автомобили (-26%), а спрос на плагин-гибридные электромобили (гибриды с подзарядкой от внешней сети) (PHEV) увеличился (25,7%). Продажи на гибридные электромобили без внешней подзарядки (HEV) за этот период увеличились на 16,4%, составив 34,7% рыночной доли⁶.

¹ Составлено по данным Международного энергетического агентства
Количество электромобилей во владении, по типам. Страны - статистика по годам (дата обращения 01.11.2025)

² Составлено по данным Международного энергетического агентства
Продажи электромобилей. Страны - статистика по годам (дата обращения 01.11.2025)

³ Составлено по данным Международного энергетического агентства
Продажи электромобилей, по типам. Страны - статистика по годам (дата обращения 01.11.2025)

⁴ Составлено по данным Европейской ассоциации предприятий автомобильной промышленности <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-18-3-in-august-2025-bev-market-share-down-by-almost-one-third/> (дата обращения 21.10.2025)

⁵ <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-18-3-in-august-2025-bev-market-share-down-by-almost-one-third/> (дата обращения 21.10.2025)

⁶ <https://www.acea.auto/pc-registrations/new-car-registrations-18-3-in-august-2025-bev-market-share-down-by-almost-one-third/> (дата обращения 21.10.2025)

В 2024 году третье место по величине рынка электромобилей в мире заняли США. По данным Международного энергетического агентства продажи электромобилей составили 1,52 млн единиц¹. И несмотря на замедление темпов роста, вышеуказанный показатель говорит о значительной зрелости рынка и продолжающейся электрификации.

Несмотря на устойчивый рост мирового рынка электромобилей в 2024 году, данный сегмент столкнулся с рядом системных ограничений, которые усложнили не только краткосрочную динамику, но и долгосрочное стратегическое планирование отрасли. К данным ограничениям можно отнести следующие:

- *перепроизводство*, особенно в Китае, где производственные мощности значительно превысили внутренний и внешний спрос. Все это привело к усилению ценовой конкуренции и росту зависимости от экспортных рынков. Для мирового рынка это создало риск возможного вытеснения локальных производителей в странах с менее развитой отраслью;
- *ценовая нестабильность сырьевых рынков*, - несмотря на то, что средняя стоимость аккумуляторов продолжала снижаться, все-таки цены на критически важные материалы (литий, никель, графит) находились в постоянном колебании, что осложняло финансовое планирование производителей и препятствовало устойчивому снижению конечной стоимости электромобилей. Дополнительным фактором стала высокая зависимость мировой аккумуляторной индустрии от китайских поставщиков, что на протяжении 2024 года формировало геоэкономические риски;
- *замедление роста на развитых рынках* (Европа и США), - основные причины данного явления заключались в том, что механизмы господдержки претерпели изменения, произошла корректировка субсидий и налоговых льгот, были созданы условия, при которых темпы роста рынков электромобилей стали более умеренными. Данное замедление спровоцировало снижение инвестиционной активности в некоторых крупных автоконцернах и пересмотр стратегий по электрификации модельных линеек;
- *инфраструктурные ограничения*, - несмотря на рост количества зарядных станций (в основном в странах Европы и Китае), все-

таки доступность данной инфраструктуры в большинстве стран по-прежнему остается неравномерной (недостаточное количество зарядных станций в сельских и периферийных регионах, низкая мощность существующих сетей);

- *эксплуатационные и технологические ограничения*, - снижение эффективности запаса хода при низких температурах, длительность процесса зарядки по сравнению с заправкой автомобилей с ДВС (двигатель внутреннего сгорания), отсутствие доступной системы вторичной переработки батарей, недолговечность аккумуляторных блоков и высокие затраты на их замену, а также отсутствие развитой системы сервисного обслуживания;
- *торговые и геополитические барьеры*, - рост экспорта китайских электромобилей вызвал ответные меры в ряде стран, включая обсуждение повышения тарифов, ужесточение технических требований и проверки на соответствие нормам безопасности;
- *дефицит квалифицированных кадров и ограниченность научно-технологических компетенций*, - ускоренное развитие данной отрасли выявило нехватку в высококвалифицированных специалистах в области силовой электроники, электрохимии, программирования и др. Все это создало угрозу технологического отставания компаний, которые не обладают доступом к нужным кадровым ресурсам;
- *социально-поведенческие барьеры*, - недостаточная информированность потребителей, отсутствие доверия к технологии, «зарядная тревожность» и сохранившаяся привычка к автомобилям с ДВС.

Для преодоления всех вышеперечисленных проблем требуется координация усилий производителей, научно-исследовательских центров и государственных органов, а также наличие согласованной международной политики по стандартизации технологий и регулированию цепочек поставок.

Мировая автомобильная промышленность сегодня находится в состоянии глубокого и стремительного преобразования, катализатором которого стал целый комплекс вызовов, произошедших за последние несколько лет, - от последствий пандемии и нарушенных цепочек поставок до роста себестоимости производства и изменения потребительских предпочтений. К вышеперечисленному добавляются новые глобальные тенден-

¹ Составлено по данным Международного энергетического агентства

Продажи электромобилей, по типам. Страны - статистика по годам (дата обращения 01.11.2025)

ции: переход к экологичному производству, развитие электромобилей, ужесточение экологических стандартов и увеличение роли программного обеспечения в самих автомобилях.

В отношении российского автопрома, находящегося под гнетом санкций, необходимо отметить, что он развивается в условиях технологической изоляции и вынужденной переориентации на азиатские рынки. Основные перспективные направления для российской автомобильной промышленности связаны с локализацией азиатских технологий, формированием аккумуляторной отрасли и постепенным ростом сегмента электромобилей. Технологический разрыв с мировыми лидерами продолжает сохраняться и будет продолжаться увеличиваться в случае недостаточных инвестиций в НИОКР, кадровую подготовку и инфраструктуру.

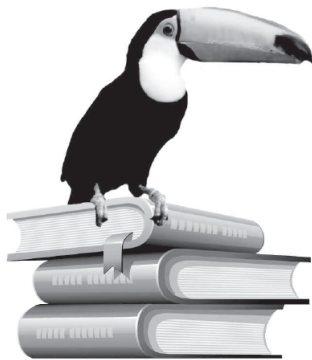
В 2024 году автопроизводители окончательно убедились, что прежние бизнес-модели не так эффективны. Рынок начинает смещаться в сторону электрификации, и, хотя темпы ее внедрения очень сильно различаются по странам, именно электрические и гибридные модели

задают дальнейшую траекторию развития автомобильной отрасли. Параллельно усиливается конкуренция, - Китай, как и в предыдущие годы, продолжает укреплять свои позиции в качестве крупнейшего производственного центра и экспортера автомобилей, тогда как Европа и США вынуждены адаптироваться к новым экономическим и политическим условиям.

Технологическая революция меняет не только сами автомобили, которые превращаются в цифровой продукт, но и подход к их созданию, формируется новый образ продукта, что оказывает сильное влияние на глобальную стратегию автоконцернов. На фоне этих изменений 2024 год стал своеобразным индикатором, - кто сумел перестроиться, а кто рискует остаться на периферии мирового рынка.

Таким образом, современный автопром вступает в период, когда устойчивость бизнеса, технологическая гибкость и способность работать в условиях неопределенности становятся ключевыми факторами успеха. Именно эти тенденции определяют текущее состояние и дальнейшие перспективы отрасли.





Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
 учебных и методических
 пособий, монографий,
 научных статей.

Профессионально.

В максимально
 короткие сроки.

Размещаем
 в РИНЦ, E-Library.

ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru