



КонсультантПлюс

Распоряжение Правительства РФ от
28.12.2022 N 4261-р
<Об утверждении Стратегии развития
автомобильной промышленности Российской
Федерации до 2035 года>

Документ предоставлен **КонсультантПлюс**

www.consultant.ru

Дата сохранения: 12.01.2023

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ от 28 декабря 2022 г. N 4261-р

1. Утвердить прилагаемые:

[Стратегию](#) развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года (далее - Стратегия);

[план](#) первоочередных мероприятий по реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года.

2. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями [Стратегии](#) при разработке и реализации программных и плановых документов, а также при принятии в пределах своей компетенции решений о регулировании деятельности автомобильной промышленности Российской Федерации и мерах ее поддержки.

3. Рекомендовать исполнительным органам субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления руководствоваться положениями [Стратегии](#) при разработке и реализации целевых программ и иных документов.

4. Признать утратившими силу:

[распоряжение](#) Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. N 831-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, N 19, ст. 2804);

[распоряжение](#) Правительства Российской Федерации от 22 февраля 2019 г. N 263-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2019, N 9, ст. 867).

Председатель Правительства
Российской Федерации
М.МИШУСТИН

Утверждена
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 28 декабря 2022 г. N 4261-р

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2035 ГОДА

I. Общие положения

1. Ключевые направления Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года

Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года (далее - Стратегия) определяет основные направления государственной политики по развитию автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года.

В Стратегии проведена оценка фактического состояния автомобильной отрасли и производства

компонентов, определены целевое видение развития автомобильной отрасли, основные направления развития мировой автомобильной отрасли, направления развития инфраструктуры для инновационного транспорта, сформулированы цели и приоритеты развития автомобильной отрасли и производства компонентов, целевые показатели реализации Стратегии, приведены оценка рисков реализации Стратегии и способы их минимизации, определены организационные, нормативно-правовые и информационные основы реализации Стратегии.

Основными инструментами реализации Стратегии являются мероприятия государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности" и других программ.

Финансовое обеспечение мероприятий Стратегии предполагает привлечение средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Реализация Стратегии обеспечит вклад автомобильной промышленности в достижение национальных целей развития Российской Федерации по повышению производительности труда, приросту численности занятых, приросту реальной заработной платы, увеличению валовой добавленной стоимости и росту объема инвестиций в основной капитал.

Стратегия направлена на решение ключевых стратегических задач по созданию и производству высоколокализованной конкурентоспособной продукции, удовлетворению спроса потребителей Российской Федерации на продукцию автомобильной отрасли, создание современных сервисов мобильности, цифровых автомобильных сервисов и обновление парка автомобилей за счет развития научно-технологического и кадрового потенциала автопроизводителей и производителей компонентов, реализации проектов в области локализации и развития производства компонентов и материалов, осуществления мер, направленных на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проводимых в целях инновационного развития автомобильной отрасли, закрепления за российскими юридическими лицами прав на результаты интеллектуальной деятельности в области создания критически важных технологий в автомобильной промышленности и обеспечения ее технологического суверенитета.

Реализация Стратегии обеспечит конкурентоспособность российской автомобильной промышленности и возможность экспорта технологий на глобальном уровне за счет создания производств инновационного транспорта - электромобилей, гибридных автомобилей, включая автомобили на водородных топливных элементах, и автономных автомобилей. В частности, планируются появление линейки российских электромобилей с достижением значительных темпов роста продаж (65 - 70 процентов в год с долей электротранспортных средств не менее 15 процентов совокупного объема автомобильного рынка в натуральном выражении к 2030 году), создание новых производств компонентов и материалов для электромобилей и гибридного транспорта с наращиванием их экспорта, включая тяговые батареи, ячейки к ним, катодные и анодные материалы, другие компоненты и материалы.

В качестве одного из ключевых механизмов наращивания производственного и научного потенциала предлагаются углубление кооперации автомобильных компаний и поставщиков, а также организаций, занимающихся ремонтом автомобилей и компонентов, со смежными отраслями и консолидация усилий государства, автопроизводителей, химических, металлургических, информационно-телекоммуникационных компаний, научных, инжиниринговых и общественных организаций в целях освоения новых технологий и выведения на рынок продукции с новыми свойствами.

2. Основания и предпосылки для разработки Стратегии

Стратегия разработана во исполнение перечня поручений Президента Российской Федерации от 21 июля 2022 г. N Пр-1288 по итогам совещания по вопросам развития автомобильной промышленности, прошедшего 16 июня 2022 г., и в соответствии с Федеральным [законом](#) "О стратегическом планировании в Российской Федерации".

Стратегия является документом отраслевого планирования и синхронизирована со следующими программными документами и национальными проектами Российской Федерации:

[Указ](#) Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. N 642 "О Стратегии

научно-технологического развития Российской Федерации";

Стратегия развития экспорта продукции автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 августа 2017 г. N 1877-р;

Стратегия развития электронной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 января 2020 г. N 20-р;

Сводная **стратегия** развития обрабатывающей промышленности Российской Федерации до 2024 года и на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 июня 2020 г. N 1512-р;

Указ Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. N 474 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года";

Указ Президента Российской Федерации от 4 ноября 2020 г. N 666 "О сокращении выбросов парниковых газов";

план мероприятий ("дорожная карта") по развитию рынка малотоннажного сжиженного природного газа и газомоторного топлива в Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2021 г. N 350-р;

Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. N 400 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации";

Концепция развития водородной энергетики в Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2021 г. N 2162-р;

Концепция по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 августа 2021 г. N 2290-р;

Единый **план** по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года, утвержденный **распоряжением** Правительства Российской Федерации от 1 октября 2021 г. N 2765-р;

Транспортная **стратегия** Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. N 3363-р;

инициативы социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года "Электроавтомобиль и водородный автомобиль" и "Беспилотные логистические коридоры";

проекты Национальной технологической инициативы по направлениям "Автонет", "Нейронет", "Энерджинет", "Технет", "Сейфнет" и "Эдунет".

Стратегия является основой для разработки государственных программ (подпрограмм) Российской Федерации, государственных программ (подпрограмм) субъектов Российской Федерации, а также нормативных правовых актов, содержащих мероприятия, направленные на развитие автомобильной промышленности и смежных отраслей.

Автомобильная промышленность является одной из ключевых отраслей российской экономики и определяет социально-экономический и научно-технический уровень развития страны в целом и отдельных ее регионов. В автомобильной отрасли в 2021 году работало около 0,3 млн. человек (среднегодовая численность работников) и была сформирована валовая добавленная стоимость производства автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов в размере 1,1 трлн. рублей. Автомобильная отрасль создает мультипликативный эффект, обеспечивая в совокупности со смежными отраслями экономики занятость более чем 2,8 млн. человек. Развитие автомобилестроения создает потребность в высокотехнологичной продукции металлургической, химической, электротехнической, электронной

отраслей, станкостроения и других отраслей промышленности.

Автомобильная отрасль демонстрирует положительный и растущий вклад в бюджет Российской Федерации - объем налоговых поступлений в консолидированный бюджет в 2,2 раза превышает размер субсидий, ежегодно выделяемых для поддержки автомобильной отрасли. Так, в 2016 - 2021 годах суммарный объем налоговых поступлений от предприятий автомобильной отрасли составил 861 млрд. рублей, в то время как объем финансирования мероприятий по поддержке автомобильной промышленности составил за указанный период 387 млрд. рублей. При этом в 2016 - 2021 годах ежегодный объем налоговых поступлений вырос в 2,7 раза (с 72 до 197 млрд. рублей), а доля автомобильной отрасли в общем объеме собираемых налогов - с 0,5 процента до 0,7 процента.

Автомобильная отрасль Российской Федерации занимает около 2 процентов в объеме мирового рынка по итогам 2021 года (доля увеличилась с 1,6 процента в 2016 году). При этом зависимость автомобильной отрасли от иностранных технологий, а также импортных поставок компонентов и оборудования приводит к отрицательному торговому балансу. Торговые войны Соединенных Штатов Америки и Китая и нарушение цепочек поставок во всем мире во время пандемии новой коронавирусной инфекции (COVID-19) в 2020 - 2022 годах обусловили дефицит полупроводников и микроэлектроники в мире и в Российской Федерации, рост цен на сырье (в частности, цена на сталь в 2021 году выросла на 80 процентов) и компоненты, который усугубился значительным ростом цен на энергоносители в 2022 году.

В связи с изменением геополитической ситуации в 2022 году автомобильная промышленность Российской Федерации столкнулась с рядом новых вызовов - существенное падение спроса на российском рынке (на 55 процентов в первом полугодии 2022 г. по сравнению с аналогичным периодом 2021 года), остановка и приостановка ряда автомобильных производств, связанные прежде всего с решением иностранных производителей об уходе с российского рынка, а также со сложностями в поставках значимых комплектующих и материалов, в том числе в связи с введением экономических санкций со стороны ряда стран, риски банкротства и сокращение сети автомобильных дилеров. Все это создает новые условия функционирования и вызовы для автомобильной отрасли и требует стратегического ответа.

II. Анализ результатов реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. N 831-р

Анализ реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. N 831-р, свидетельствует об успешном выполнении ряда задач. Так, к 2021 году обеспечены потребности рынка за счет внутреннего производства автомобилей на 80 - 90 процентов по легковым автомобилям, легким коммерческим автомобилям и автобусам (целевой уровень к 2025 году) и на 68 процентов по грузовым автомобилям, рост экспорта автомобилей (на 22 процента в денежном выражении в 2016 - 2021 годах) и автомобильных компонентов (на 82 процента), а также положительная динамика по разработке и выведению на рынок новых продуктов, соответствующих современным глобальным технологическим тенденциям.

В части задачи выведения на рынок продуктов с принципиально новыми свойствами (в области электродвижения, автономного вождения) удалось достичь прогресса - в Российской Федерации начали развиваться проекты по производству тяговых батарей и электромобилей, а также по созданию зарядной инфраструктуры. Доля электромобилей в объеме автомобильного рынка в натуральном выражении по результатам 2021 года составила 1,1 процента.

В части задачи наращивания технологических компетенций национальных производителей автомобильной техники и комплектующих за счет углубления локализации производимых автомобилей до 70 - 85 процентов (доля стоимости компонентов, субкомпонентов и сырья, произведенных в Российской Федерации, в общей стоимости спецификации автомобиля, в денежном выражении) существует значительный потенциал для развития. Уровень локализации в 2019 - 2020 годах составил 50 - 55 процентов в силу недостаточного объема инвестиций для динамичного развития производителей компонентов в связи с ориентацией большинства автопроизводителей на крупнейших иностранных

поставщиков компонентов и отсутствия требований по локализации отдельных критически важных компонентов, систем безопасности и комфорта.

Несмотря на достигнутые отдельные успехи, сохраняют свою актуальность следующие проблемы, принятые во внимание при разработке Стратегии:

отрицательный торговый баланс в 2009 - 2021 годы сформировался в результате реализации стратегии локализации сборочных производств иностранных производителей, в связи с чем произошло замещение импорта автомобилей на импорт автокомпонентов, который достиг 50 - 56 процентов объема производства автомобилей в денежном выражении;

сохраняющаяся зависимость автопроизводителей в Российской Федерации от иностранных поставщиков компонентов ввиду отсутствия локального производства компонентов или их неконкурентоспособное (в том числе по цене) качество;

необходимость развития инфраструктуры для массового использования новых продуктов в области электротранспорта, автономного вождения, газомоторной техники.

III. Фактическое состояние автомобильной отрасли

1. Объем, структура производственных мощностей и уровень их загрузки

Общий объем производственных мощностей (показатель среднегодовой мощности) в 2021 году составил 2,95 млн. автомобилей в год, в том числе легковых автомобилей - 2,43 млн. штук, легких коммерческих автомобилей - 0,34 млн. штук, грузовых автомобилей - 0,31 млн. штук, автобусов - 0,05 млн. штук.

Средний уровень загрузки производственных мощностей в 2021 году в сегменте легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей составил 60 процентов, грузовых автомобилей - 58 процентов, автобусов - 29 процентов, что, с одной стороны, негативно сказывается на финансовых результатах деятельности автопроизводителей и конкурентоспособности выпускаемой продукции, а с другой стороны, обеспечивает возможность наращивания производства с учетом потребностей рынка. При этом наращивание загрузки потребует замены существенной части поставщиков (в силу отказа иностранных партнеров от поставок компонентов на российский рынок), замены модельного ряда и (или) технологического партнера.

Производственные мощности, принадлежащие российским предприятиям, составляют около 70 процентов в сегментах легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей (1,9 млн. штук), 75 процентов - в сегменте грузовых автомобилей (0,1 млн. штук) и 100 процентов - в сегменте автобусов (0,05 млн. штук). Этих мощностей достаточно для удовлетворения потребностей внутреннего рынка по всем сегментам (к 2035 году по базовому сценарию прогнозируется объем рынка легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей (совокупно) в размере 1,8 млн. штук, грузовых автомобилей - 0,13 млн. штук, автобусов - 0,02 млн. штук) при решении задач по обеспечению комплектующими и перенастройке производственных мощностей под производство новых моделей.

Кроме того, возникают проблемы технологического обеспечения производства, поскольку значительная часть производственного оборудования предприятий автомобильной отрасли является импортной с соответствующими текущими ограничениями по ее обслуживанию, что может потребовать смены поставщиков технологического оборудования и оснастки, в том числе переориентации на поставщиков из дружественных стран или развития средств производства для автомобильной отрасли внутри Российской Федерации.

Совокупный объем производства в автомобильной отрасли Российской Федерации в 2021 году составил около 3,2 трлн. рублей (в стоимостном выражении).

2. Уровень консолидации автомобильной отрасли

Уровень консолидации автомобильной отрасли в Российской Федерации в значительной степени различается по сегментам.

Производство легковых автомобилей до настоящего времени было существенно фрагментировано. В 2021 году доля 3 ведущих производителей в объеме производства в натуральном выражении в сегменте легковых автомобилей в Российской Федерации составила около 56 процентов, тогда как во Франции - 68 процентов, в Германии - 72 процента, в Индии - 75 процентов, в Турции - 82 процента, в Польше - 89 процентов, в Иране - 90 процентов, в Италии - 91 процент, в Южно-Африканской Республике - 92 процента.

Производство легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов в Российской Федерации консолидировано в значительно большей степени - доля 3 ведущих производителей в объеме производства в натуральном выражении по итогам 2021 года составила - легких коммерческих автомобилей - 79 процентов, грузовых автомобилей - 90 процентов и автобусов - 87 процентов общего объема производства этой техники.

Количество в Российской Федерации автомобильных платформ, на которых осуществлялся выпуск автомобилей в сегменте легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей, на конец 2021 года составило 56 штук. Аналогичный показатель составил в Индии 79 платформ, в Германии - 39, в Италии - 21, в Польше - 20, в Южно-Африканской Республике - 17, во Франции - 15, в Турции - 14 платформ. Доля 5 наиболее массовых платформ в общем объеме производства легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей в 2021 году в Российской Федерации составляла 46 процентов, в указанных государствах - 70 - 100 процентов. Столь значительное количество автомобильных платформ, большинство из которых составили платформы иностранных производителей с соответствующей импортируемой компонентной базой, стало демотивирующим фактором для развития локализации производства автомобильных компонентов в Российской Федерации ввиду недостаточности масштабов такого производства для обеспечения его экономической целесообразности.

Для достижения эффективности локального производства необходимо увеличение количества автомобилей, выпускаемых на одной платформе, предполагающее дальнейшее сокращение количества платформ (в 2022 году - 21 платформа) и их унификацию.

3. Доля национальных марок в автомобильной отрасли

В 2017 - 2021 годах по объему производства в Российской Федерации во всех сегментах лидировали национальные марки, занимая долю в производстве легковых автомобилей 28 - 29 процентов, в производстве легких коммерческих автомобилей - 78 - 85 процентов, в производстве грузовых автомобилей - 73 - 82 процента, в производстве автобусов - 98 - 100 процентов общего объема производства в натуральных показателях.

Уход части иностранных производителей в 2022 году привел к изменению структуры производства с увеличением доли российских марок и платформ в общем объеме производства.

4. Уровень локализации производства

В результате развития автосборочных производств и увеличения использования импортных комплектующих с одновременным сокращением производства российских компонентов возросла зависимость автомобильной отрасли от импорта компонентов (доля импорта компонентов в объеме производства автомобилей в денежном выражении в 2016 - 2021 годах оценивается на уровне 51 - 56 процентов, в 2011 - 2015 годах соответствующий показатель составлял 32 - 40 процентов).

В связи с прекращением в 2022 году поставок ряда импортируемых компонентов критически важными для автомобильной отрасли являются развитие и поддержка локализованного производства компонентов и материалов с фокусированием на создании производств сложных узлов и систем.

В частности, в сегменте электронных компонентов в Российской Федерации разработаны все компоненты 1-го уровня, за исключением электронных блоков управления для антиблокировочной системы (ABS), электронного контроля устойчивости (ESP), подушек безопасности и устройств вызова экстренных оперативных служб, не разработаны или не выпускаются серийно большая часть электронных компонентов

2-го и 3-го уровней.

5. Внутренний рынок

В 2016 - 2021 годах объем автомобильного рынка Российской Федерации составил 1,5 - 1,8 млн. штук в год (максимум в 2018 году - 1,9 млн. штук). По итогам 2021 года объем продаж легковых автомобилей достиг 1,6 млн. штук (1700 млрд. рублей), легких коммерческих автомобилей - 117 тыс. штук (170 млрд. рублей), грузовых автомобилей - 100 тыс. штук (432 млрд. рублей), автобусов - 16 тыс. штук (80 млрд. рублей).

Доля национальных марок в объеме рынка (продаж) в натуральном выражении составила в 2021 году в сегменте легковых автомобилей - 23 процента, легких коммерческих автомобилей - 73 процента, грузовых автомобилей - 52 процента, автобусов - 89 процентов.

Средний возраст парка автомобилей в 2016 - 2021 годах увеличивался и в настоящее время превышает показатели других стран. Особенно критична ситуация с устареванием парка в сегменте легких коммерческих автомобилей - 16 лет в 2021 году (возраст парка легких коммерческих автомобилей в государствах - членах Европейского союза в 2020 году составлял 11,9 года), грузовых автомобилей - 21,6 года (возраст парка грузовых автомобилей в государствах - членах Европейского союза в 2020 году составил 13,9 года), автобусов - 16,6 года (возраст автобусного парка в государствах - членах Европейского союза в 2020 году составил 12,8 года).

В первом полугодии 2022 г. наблюдалось существенное снижение продаж во всех сегментах, за исключением сегмента автобусов. Одной из основных причин снижения является недостаток предложения автомобилей ввиду ухода с рынка ряда зарубежных компаний и перебоев в цепочках поставок компонентов для внутреннего производства. Второе полугодие 2022 г. характеризуется существенным ростом объема импорта, в том числе автомобилей старше 3 лет.

Объем импорта автомобилей вырос с 288 тыс. штук в 2016 году до 373 тыс. штук в 2021 году, при этом доля импорта снижалась во всех сегментах, кроме грузовых автомобилей, за счет локализации производства зарубежных марок легковых автомобилей - с 17 процентов в 2016 году до 14 процентов в 2020 году (с возвратом на уровень 17 процентов в 2021 году), легких коммерческих автомобилей - с 11 процентов в 2016 году до 6 процентов в 2021 году, автобусов - с 19 процентов в 2016 году до 10 процентов в 2021 году. По грузовым автомобилям наблюдался рост с 20 процентов в 2016 году до 32 процентов в 2021 году.

Несмотря на общее сокращение доли импорта автомобилей в объеме рынка с 2008 года, доля импорта компонентов в стоимости произведенных в Российской Федерации автомобилей увеличивалась.

6. Экспорт

Объем экспорта продукции автомобильной промышленности (включая автомобили и компоненты) в 2016 - 2021 годах вырос на 48 процентов в денежном выражении - с 2,6 млрд. долларов США до 3,8 млрд. долларов США. Основной экспортируемой продукцией были компоненты, доля которых в общем объеме экспорта в денежном выражении выросла с 42 процентов в 2016 году до 52 процентов в 2021 году.

В натуральном выражении объем экспорта автомобилей в 2016 - 2021 годах вырос на 24 процента (с 84 тыс. штук до 105 тыс. штук). Доля экспорта автомобилей в объеме производства в натуральном выражении составляла 6 - 7 процентов.

Основная доля экспорта автомобилей приходится на легковые автомобили - 77 процентов общего экспорта в денежном выражении в 2021 году (82 процента в натуральном выражении). Доли легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов составили соответственно 7 процентов, 11 процентов и 5 процентов общего объема экспорта в денежном выражении (11 процентов, 5 процентов и 2 процента в натуральном выражении).

Основными целевыми рынками для экспорта из России являются государства - участники страны СНГ (в основном Республика Казахстан, Республика Белоруссия, Республика Узбекистан, Туркменистан), среди

стран дальнего зарубежья крупнейшими являются страны Латинской Америки, Африки и Азии. В ряде стран созданы предприятия по сборке российских автомобилей.

Одним из ключевых барьеров для развития экспорта продукции российских автопроизводителей являются неблагоприятные таможенные режимы, установленные для ввоза автомобилей и машинокомплектов в перспективных странах, где величина ввозной таможенной пошлины может достигать до 50 процентов (для импорта автомобильной техники в Россию установлена таможенная пошлина в размере 15 процентов).

При этом практически все страны с крупными рынками для экспорта автомобилей имеют соглашения о свободной торговле со странами, являющимися крупнейшими экспортерами автомобильной техники (Китай, Япония, Республика Корея, государства - члены Европейского союза, Соединенные Штаты Америки). Эти факторы существенно снижают или делают невозможной ценовую конкуренцию российской продукции с продукцией из указанных стран.

Дополнительно в 2022 году на развитие экспорта оказали влияние ограничения в логистике и проведении платежей, а также укрепление курса рубля.

IV. Ключевые факторы конкурентоспособности автомобильной отрасли

1. Уровень технологий и состояние научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в автомобильной отрасли

Во всем мире научно-технологическое развитие автомобильной отрасли, основанное на национальных технологиях и инженерных кадрах, является ключевым фактором развития национального производства автомобилей, конкурентоспособных на международных рынках.

Развитие российской автомобильной промышленности неразрывно связано с формированием и развитием собственных инженерных центров, благодаря которым в стране производятся автомобили всех сегментов - от легковых до грузовых и автобусов. В России ведущим научно-исследовательским и инжиниринговым центром российского автомобилестроения и смежных отраслей транспортного машиностроения является федеральное государственное унитарное предприятие "Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт "НАМИ" (далее - институт "НАМИ"), обладающий уникальной научно-исследовательской и опытно-экспериментальной инфраструктурой проведения исследований и разработок, в том числе опытным производством и комплексом дорожных сооружений для испытаний автомобильной техники, включая перспективные высокоавтоматизированные автотранспортные средства.

Крупные национальные автопроизводители развивают собственные инжиниринговые центры и кооперацию с научными организациями и образовательными организациями высшего образования, включая совместные инжиниринговые центры.

Институт "НАМИ", научно-технические центры публичного акционерного общества "ГАЗ", публичного акционерного общества "КАМАЗ", акционерного общества "АВТОВАЗ" и общества с ограниченной ответственностью "Ульяновский автомобильный завод" реализуют программы по проведению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области развития интеллектуальных систем автомобиля и автономизации автомобильного транспорта.

Сформирован следующий научно-технический задел в части электротранспорта:

проекты публичного акционерного общества "ГАЗ" и публичного акционерного общества "КАМАЗ" по серийному производству электробусов, используемых на маршрутах наземного городского пассажирского транспорта в г. Москве, обладающего одним из самых крупных в Европе автопарков электробусов, позволивших существенно снизить выбросы CO₂;

проект публичного акционерного общества "КАМАЗ" по разработке и запуску серийного производства легкового электрического автомобиля "КАМА";

проект акционерного общества "Московский Автомобильный Завод "Москвич" в области разработки и запуска серийного производства электрических автомобилей;

запуск серийного производства электромобилей на заводе общества с ограниченной ответственностью "Моторинвест";

проект общества с ограниченной ответственностью "АВТОТОР Холдинг" по запуску производства новых марок автомобилей в 2023 году;

проекты института "НАМИ", публичного акционерного общества "ГАЗ" и публичного акционерного общества "КАМАЗ" по созданию прототипов транспортных средств с тяговым электроприводом от высоковольтных тяговых батарей и водородных топливных элементов во всех сегментах автотранспортных средств;

проект общества с ограниченной ответственностью "РЭНЕРА" по созданию гигафабрики для производства накопителей электрической энергии;

другие проекты в области электрического транспорта.

Вместе с тем использование платформ и соответствующих компонентов иностранных компаний приводило к относительно невысокому уровню затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по сравнению с расходами крупнейших мировых автопроизводителей. В среднем международные автопроизводители тратят на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы около 5 процентов выручки в год, тогда как в Российской Федерации в среднем по автомобильной отрасли в 2016 - 2021 годах этот показатель составлял 0,2 - 0,5 процента.

С прекращением в 2022 году взаимодействия российских организаций с иностранными инжиниринговыми компаниями реализация научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в Российской Федерации возможно будет сопряжена с большими затратами и длительными сроками разработок.

Для обеспечения конкурентоспособности российской продукции на глобальном уровне приоритетными направлениями инновационного развития и научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области автомобилестроения в Российской Федерации должны стать:

достижение технологического суверенитета по ключевым компонентам, сложным узлам и системам (автоматические коробки передач, системы двигателей, электронные компоненты, системы полного привода, системы безопасности, компоненты и системы электрических автомобилей);

направление основной части денежных средств (включая бюджетное софинансирование) на разработку автомобилей с перспективными видами силовой установки (электрические, гибридные автомобили, автомобили на водородных топливных элементах) и компонентов к ним;

технологии автономизации и роботизации транспортных средств, телематические транспортные системы, интеллектуальные системы безопасности и управления;

повышение конкурентоспособности (потребительских свойств и функций) автомобилей путем освоения принципиально новых модульных платформ и электронных архитектур;

повышение уровня безопасности транспортных средств за счет разработки и внедрения независимой единой системы оценки безопасности колесных транспортных средств (RuNCAP);

улучшение энергоэффективности и повышение экологических показателей транспортных средств;

применение новых технологий проектирования, моделирования и производства транспортных средств;

гибкие и адаптивные производственные технологии, технологии информатизации и компьютеризации производств;

расширение применения новых конструкционных и эксплуатационных материалов.

2. Развитие новых технологий и производства электрических и водородных автомобилей

Развитие новых технологий и производства электрических и водородных автомобилей в Российской Федерации осуществляется в рамках [Концепции](#) по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года и [Концепции](#) развития водородной энергетики в Российской Федерации, цели которых учитываются в Стратегии. Также Стратегия учитывает положения Соглашения о намерениях между Правительством Российской Федерации и публичным акционерным обществом "Газпром" в целях развития в Российской Федерации высокотехнологичной области "Развитие водородной энергетики и декарбонизация промышленности и транспорта на основе природного газа", подписанного 13 октября 2021 г.

Основными целями реализации [Концепции](#) по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года являются производство электромобилей в количестве 217 тыс. штук в год, функционирование не менее 44 тыс. медленных зарядных станций, 28 тыс. быстрых зарядных станций и 1000 водородных заправочных станций, локализация производства компонентов и материалов по всей технологической цепочке создания электрических автомобилей, обеспечение мер поддержки спроса и производства, устранение регуляторных барьеров.

Основными целями реализации [Концепции](#) развития водородной энергетики в Российской Федерации являются создание опытных образцов автомобиля на водородных топливных элементах (в первую очередь автобусов и грузовых автомобилей) с последующей реализацией пилотных проектов, создание инфраструктуры для водородного транспорта, интенсификация международного сотрудничества в области экспорта промышленной продукции для водородной энергетики и устранение регуляторных барьеров, сдерживающих применение транспортных средств на водороде.

Развитию приоритетных направлений технологического развития автомобильной отрасли, приведенных в [приложении N 1](#), также способствует реализация инициативы социально-экономического развития Российской Федерации "Электроавтомобиль и водородный автомобиль" и проектов Национальной технической инициативы, с которыми связаны цели Стратегии.

3. Производство компонентов

Функциональные возможности и, как следствие, конкурентоспособность автопроизводителей в значительной мере определяются электронными системами и программными решениями. Согласно исследованиям, проведенным крупнейшими международными исследовательскими компаниями, в 2000 - 2020 годах доля электроники в себестоимости автомобиля в мире выросла с 20 процентов до 40 процентов и продолжит дальнейший рост в перспективе.

Таким образом, производство компонентов имеет определяющее влияние на экономику автопроизводителей, включая их конкурентоспособность, и формирует конкурентное преимущество автомобильной отрасли за счет повышения технологического уровня, локализации, снижения себестоимости производства автомобилей, минимизации влияния внешних факторов, развития характеристик продукта и экспорта в секторе.

Выбранная стратегия локализации не привела к росту создания добавленной стоимости на территории Российской Федерации, поэтому доля полного импорта (готовые автомобили и компоненты для первичного и вторичного рынка) в полном объеме продаж автомобилей (производство и импорт) в 2010 - 2021 годах на российском рынке оставалась на уровне 55 - 60 процентов и с 2014 года имела тенденцию к росту в связи с ориентацией большинства автопроизводителей на крупнейших иностранных поставщиков автокомпонентов (в том числе в силу недостаточности размера производственных мощностей таких автопроизводителей для создания экономически оправданных современных производств компонентов в Российской Федерации) и отсутствием требований по локализации отдельных критически важных компонентов, систем безопасности и комфорта. Это привело к уменьшению спроса на российские

компоненты, разрушению производственных цепочек, потере компетенций, снижению стимулов для российских производителей к развитию собственных производств компонентов и уходу с рынка части российских поставщиков.

На начало 2022 года в Российской Федерации были организованы разработка и сборка основных компонентов 1-го уровня, включая производство корпусных деталей из металла и пластика, а также разработка программного обеспечения, однако высокотехнологичные субкомпоненты и материалы в значительной степени импортируются. Например, в Российской Федерации организовано производство двигателей и электронных блоков управления для них, но электронные компоненты для электронных блоков управления и полупроводниковых датчиков, а также значительное количество критически значимых неэлектронных компонентов (клапаны, кольца поршня, катушки зажигания, форсунки) импортируются. Аналогичная ситуация с другими критическими компонентами, включая тормозные системы, рулевые системы, топливные системы, ряд других критических компонентов 2-го и следующих уровней и материалов (некоторые компаунды и добавки, необходимые для производства автомобильных пластиков, ряд специальных марок сталей).

В связи с уходом ряда иностранных производителей компонентов или приостановкой их производства в Российской Федерации в 2022 году уровень локализации автотранспортных средств дополнительно снизился.

Для развития производства компонентов и материалов необходимо реализовать следующие задачи:

повышение уровня производства автомобилей на одну платформу по сравнению с ведущими странами - производителями автомобильной техники и уровня унификации технологий производства компонентов и материальной базы для экономически оправданной локализации ряда компонентов, в том числе из-за отсутствия инструментов консолидации спроса со стороны автопроизводителей и поставщиков 1-го уровня;

повышение унификации отрасли производства компонентов (в 2021 году в Российской Федерации действовало около 1,5 тыс. компаний, специализирующихся на выпуске компонентов);

повышение эффективности производства в ряде групп компонентов, обновление оборудования, освоение производства ряда компонентов;

наращивание компетенции российских поставщиков в области управления производством и сотрудничества с международными компаниями;

повышение уровня локализации производства компонентов 2-го и 3-го уровней (субкомпонентов);

развитие российской системы стандартов для компонентов всех уровней с учетом международных требований;

развитие инфраструктуры и инженеринговых компетенций для реализации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и тестирования новых компонентов и сырья (особенно в сегменте поставщиков 2-го и 3-го уровней);

сокращение импортной составляющей в стоимости компонентов;

развитие в Российской Федерации ряда критических для выпуска автомобильной техники компонентов 1-го уровня (разработка и локализация);

приоритет применения производителями автомобильной техники российских компонентов 1-го уровня, в первую очередь компонентов, критических для поддержания бесперебойного выпуска этой техники;

дальнейшее развитие локального производства оснастки и снижение использования основных средств и оборудования преимущественно из иностранных государств, совершающих недружественные действия в отношении Российской Федерации.

При этом отрасль производства компонентов в Российской Федерации обладает следующими

преимуществами:

доступ к первичному сырью, добываемому и производимому в стране и необходимому для производства компонентов из стали и сплавов, цветных металлов, пластиков, композитных материалов;

развитая ИТ-отрасль, в том числе услуги в части аутсорсинга и разработки собственных технологий и продуктов;

конкурентоспособная стоимость труда и энергоносителей.

4. Товаропроводящая сеть

В Российской Федерации на начало 2022 года количество автомобильных дилеров, которые обеспечивали около 350 тыс. рабочих мест и значительную добавленную стоимость в автомобильной отрасли, составляло около 3,2 тыс. Для обеспечения устойчивого развития товаропроводящей сети и сохранения соответствующих рабочих мест необходимы наращивание предложения автомобилей, расширение мер поддержки спроса и устранение проблемы с нехваткой запасных частей для обслуживания автомобилей, возникших ввиду прекращения поставок оригинальных комплектующих рядом зарубежных автопроизводителей.

5. Кадровое обеспечение

Развитие автомобильной отрасли создает мультипликативный эффект - одно рабочее место в автомобилестроении обеспечивает, как правило, 9 - 10 рабочих мест в смежных отраслях, включая поставщиков всех уровней. Среднегодовая численность работников, занятых в организациях автомобильной отрасли Российской Федерации, в 2017 - 2021 годах составляла 278 - 290 тыс. человек (в 2021 году - 279 тыс. занятых), что в совокупности со смежными отраслями обеспечило занятость в тот же период для 2,8 - 2,9 млн. человек.

В рамках государственных программ и проектов автопроизводители и производители компонентов реализуют инициативы по развитию кадрового потенциала.

В то же время в автомобильной отрасли по-прежнему сохраняется острый дефицит квалифицированных научных, инженерных и рабочих кадров как на уровне автопроизводителей, так и на уровне поставщиков компонентов и материалов.

Согласно экспертной оценке, совокупная численность инженеров и разработчиков в автомобильной отрасли, включая поставщиков компонентов и надстроек, в Российской Федерации составляет менее 10 тыс. сотрудников, или 7 сотрудников на 100 тыс. человек населения, при аналогичном показателе 167 человек в Германии, 46 - в Чехии, 35 - в Венгрии, 24 - в Италии, 17 - в Польше. Устранение такого разрыва критично для обеспечения технологического суверенитета. Самое важное воздействие дефицит квалифицированных кадров оказывает на наиболее высокотехнологичные сегменты отрасли, например автомобильную электронику, испытывающую потребность в инженерах и ИТ-специалистах.

Для обеспечения привлекательности автомобильной отрасли для работников необходимо повышать средний уровень заработной платы. Так, например, в ведущих субъектах Российской Федерации по численности персонала в автомобильной отрасли (в Самарской области, Республике Татарстан и Нижегородской области трудятся 45 процентов работников автомобильной отрасли в стране) номинальная заработная плата работников автомобильной отрасли на 15 процентов превышала среднюю заработную плату в среднем по региону в 2021 году.

6. Регулирование допуска иностранных компаний на российский рынок

Политика регулирования допуска иностранных компаний на российский рынок начиная с середины 2000-х годов была нацелена на привлечение в Российскую Федерацию иностранных автосборочных предприятий. При этом предполагалось, что развитие базы поставщиков компонентов, субкомпонентов и материалов будет осуществляться автопроизводителями самостоятельно на базе требований по

локализации. Такой подход стимулировал создание в Российской Федерации избыточного количества конкурирующих сборочных производств, однако снизил привлекательность рынка для инвестиций производителей компонентов, субкомпонентов и материалов из-за фрагментации и низкого объема выпуска для большинства платформ.

Основным инструментом регулирования импорта продукции автомобильной отрасли являются таможенные пошлины, определяемые решениями Евразийского экономического союза.

Одним из важных условий предоставления доступа к ряду мер правительственной поддержки (налоговых и неналоговых) для компаний автомобильной промышленности является заключение специальных инвестиционных контрактов, в рамках которых инвестор принимает на себя обязательства по локализации автомобилей или компонентов. Степень локализации промышленной продукции для целей специального инвестиционного контракта определяется в соответствии с [требованиями](#), установленными постановлением Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. N 719 "О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации".

7. Финансовая поддержка автомобильной отрасли

Общий объем государственной поддержки автомобильной отрасли в виде стимулирующих мер в 2016 - 2021 годах составил 387 млрд. рублей.

Прежде всего, это поддержка спроса на автомобильную продукцию в виде программ льготного автокредитования и лизинга, субсидий для производителей на развитие газомоторного и электрического транспорта, закупки различных видов техники за счет средств федерального бюджета. В 2022 году в число мер поддержки добавились льготные займы, полученные в федеральном государственном автономном учреждении "Российский фонд технологического развития".

Поддержка научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в автомобилестроении и производстве автомобильных компонентов осуществлялась в рамках общеотраслевых инструментов и составляла 1,5 - 2 млрд. рублей в год. Принимая во внимание недостаточный уровень затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, Стратегия предусматривает существенный рост финансирования таких работ.

8. Результаты оценки фактического состояния автомобильной отрасли

Сильными сторонами автомобильной отрасли являются:

объем существующих производственных автосборочных мощностей достаточен для удовлетворения потребностей внутреннего рынка;

наличие национальных автомобильных платформ и продуктов собственной разработки в сегменте легковых автомобилей, которые можно использовать как базу для дальнейшего развития новых продуктов и платформ;

наличие национальных продуктов собственной разработки в сегментах легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов, которые можно использовать как базу для дальнейшего развития новых продуктов;

высокий уровень консолидации в сегментах легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов;

сильные позиции национальных марок в своих сегментах;

наличие у крупнейших автопроизводителей собственных инженеринговых центров, налаженное сотрудничество с ведущими техническими образовательными организациями высшего образования и организациями, осуществляющими научно-исследовательские работы;

собственные научно-технические наработки в сфере электротранспорта, особенно в сегментах легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов;

реализация рядом организаций проектов по развитию инфраструктуры для электрического транспорта, созданию производства электрических автомобилей, компонентов и материалов для них, которые поддержат развитие автомобильной отрасли в части создания электрического транспорта.

Слабыми сторонами автомобильной отрасли являются:

зависимость от технологий, оборудования, субкомпонентов, произведенных в иностранных государствах, совершающих недружественные действия в отношении Российской Федерации, с соответствующими ограничениями в части обслуживания и замены комплектующих;

низкая загрузка производственных мощностей автопроизводителей и поставщиков компонентов, ограничивающая возможности для окупаемости новых инвестиций;

избыточное количество используемых платформ в ряде сегментов и классов, требующих уникальных компонентов;

отсутствие локализации ряда критически важных компонентов и технологий, низкая локализация компонентов 2-го и следующих уровней и материалов;

неготовность большей части автопроизводителей без существенной государственной поддержки отдавать предпочтение российским компонентам 1-го уровня, в том числе созданным с применением глубоко локализованных компонентов 2-го и 3-го уровней;

высокая импортозависимость в производстве автомобилей и компонентов;

низкая операционная эффективность многих локальных поставщиков;

дефицит квалифицированных инженерно-технических и рабочих кадров;

неготовность инфраструктуры к массовому использованию новых продуктов, в частности продуктов на новых типах топлива (газомоторная техника, электромобили);

отсутствие достаточно развитой инфраструктуры и компетенций в тестировании, сертификации новой продукции в автомобильной промышленности, особенно в области производства автомобильных компонентов;

низкая доля экспорта автомобилей в общем объеме производства, барьеры для экспорта.

Потенциалом автомобильной отрасли являются:

необходимость обновления устаревающего парка;

унификация компонентной базы по сегментам, технологиям и материальной базе производства компонентов;

развитие собственных компетенций в области ключевых технологий за счет интенсификации инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, реализации государственных программ, предусматривающих софинансирование со стороны государства, обучения специалистов, развития национальных технологий и инженерных центров;

создание новых рабочих мест за счет расширения номенклатуры производимой продукции, которая ранее не производилась в стране или производилась в недостаточном объеме;

развитие российских производств унифицированных компонентов по критическим направлениям, в том числе на базе действующих крупных производств;

заключение соглашений о партнерстве с производителями компонентов из дружественных стран для устранения разрывов в собственных компетенциях и технологиях;

локализация иностранных производителей из дружественных стран на условиях, обеспечивающих технологический суверенитет, в том числе посредством трансфера технологий в Российскую Федерацию, и возможность дальнейшего развития технологий российскими автопроизводителями и (или) производителями компонентов. При этом в случае наличия в Российской Федерации конкурентоспособного производства компонентов или возможности его создания на базе российских компетенций приоритет должен отдаваться российским организациям;

обеспечение конкурентоспособности национальной автомобильной промышленности на глобальном уровне в инновационных сегментах (электрический транспорт, транспорт на водородных топливных элементах) за счет интенсификации инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы и продолжения реализации ранее инициированных проектов в этом секторе;

наращивание экспорта автомобилей и компонентов в дружественные страны.

Проблемными вопросами автомобильной отрасли являются:

снижение внутреннего платежеспособного спроса ввиду ухудшения макроэкономической ситуации, недостаточная динамика роста реальных доходов населения для компенсации интенсивного устаревания парка;

запрет на ввоз важнейших автомобильных комплектующих в связи с санкциями и (или) отказом иностранных партнеров, в том числе из дружественных стран, сотрудничать с российскими автопроизводителями;

разрушение стратегических партнерств из-за приостановки деятельности в Российской Федерации иностранных автопроизводителей;

разрывы цепочек поставок и отказ иностранных участников рынка логистики от обслуживания российских грузов;

высокая зависимость от поставок технологий, компонентов и оборудования из дружественных стран;

отток квалифицированных кадров в автомобильной отрасли вследствие резкого снижения объема производства автомобилей;

изменение позиции в отношении торгового и технологического сотрудничества с Российской Федерацией со стороны стран, считающихся дружественными;

глобальный дефицит микроэлектронных компонентов;

рост стоимости импортируемых компонентов и материалов, в том числе из-за логистических и санкционных ограничений, дисбаланса и роста цен на мировых сырьевых и энергетических рынках.

V. Глобальные технологические тенденции в автомобильной промышленности

1. Электрификация и декарбонизация транспортных средств

В мировой автомобильной промышленности активно развиваются технологии альтернативных видов топлива, в том числе транспортных средств на электротяге, водородном топливе (водородных топливных элементах), а также газомоторном топливе.

Основными причинами, обуславливающими интерес к новым видам транспорта, являются:

ограниченность запасов традиционных невозобновляемых источников энергии;

растущее внимание общественности и правительств стран к проблемам окружающей среды и изменения климата (основным документом продолжает оставаться Парижское соглашение от 12 декабря 2015 г., регулирующее меры по снижению содержания углекислого газа в атмосфере с 2020 года);

продолжение процессов урбанизации (к 2050 году более 70 процентов населения будет проживать в крупных городах), значительно обостряющих проблематику загрязнения воздуха;

использование новых стандартов как инструментов управления спросом и геополитического воздействия.

Достижение климатической нейтральности, ограничение выбросов парниковых газов (CO₂) и декарбонизация могут достигаться различными путями, которые стимулируют развитие новых видов транспорта (нейтрализация отработавших газов двигателей внутреннего сгорания, применение гибридных силовых агрегатов, электромобилей, применение альтернативных видов топлива (природный газ, этанол). Одним из важных условий снижения объемов эмиссии парниковых газов (CO₂) является применение современных электронных систем для управления энергетической установкой транспортного средства. Для их распространения принимаются национальные стратегии, стимулирующие распространение альтернативных силовых установок как с помощью мер поддержки (субсидии, налоговые льготы и др.), так и за счет регуляторных мер (углеродный налог) и законодательных ограничений (запрет на въезд на определенные территории на автомобилях, использующих двигатель внутреннего сгорания, запрет на продажу автомобилей на двигателях внутреннего сгорания).

2. Электротранспорт

Развитие электротранспорта является основным направлением в области альтернативных энергоустановок, что обусловлено значительным удешевлением производства тяговых батарей (снижение стоимости в 2022 - 2030 годах более чем в 2 раза - со 120 долларов США/кВт/ч до 55 - 60 долларов США/кВт/ч), повышением уровня безопасности электромобилей и тяговых батарей, развитием зарядной инфраструктуры (к 2028 году мировой объем инвестиций в зарядную инфраструктуру составит не менее 13 млрд. долларов США), активной поддержкой спроса и производителей со стороны государства.

Объем рынка электромобилей в 2021 году составил около 4,7 млн. штук, или около 5,6 процента мирового рынка в натуральном выражении, при этом до 2030 года ожидается увеличение объема рынка до 35 млн. штук и доли рынка до 30 процентов при ежегодном росте на 25 процентов. Доля гибридных автомобилей и электромобилей в общем мировом объеме продаж автомобилей к 2030 году может составить 56 процентов.

Ввиду малого запаса энергии (0,16 - 0,25 кВт/ч на кг тяговых батарей по сравнению с 11,9 кВт/ч на кг дизельного топлива) использование электромобилей в северных и малонаселенных регионах Российской Федерации может быть ограничено, в связи с чем развитие электротранспорта в стране будет происходить прежде всего в крупных городах и регионах с умеренным климатом.

3. Водородный транспорт

Автомобили, использующие в качестве источников энергии водородные топливные элементы, находятся на более ранней стадии развития по сравнению с электрическим транспортом. Количество проданных водородных автомобилей в мире в 2021 году составило 18 тыс. штук, или 0,02 процента мирового рынка автомобилей в натуральном выражении.

В 2030 году прогнозируется общий объем продаж таких автомобилей в размере более 200 тыс. штук (около 0,2 процента продаж автомобилей по всем сегментам в натуральном выражении).

Ожидается, что развитие транспортных средств на водородных топливных элементах будет происходить как в сегменте легковых, так и коммерческих автомобилей, с большим распространением в сегментах грузовых автомобилей и автобусов благодаря значительному запасу хода (свыше 1000 километров в настоящее время).

4. Газомоторный транспорт

Объем парка автомобилей на газомоторном топливе в мире в 2021 году составил около 30 млн. штук, или менее 2 процентов общего объема парка автомобилей. При этом в силу низкой доступности газомоторного топлива в ряде стран распространение таких автомобилей носит локальный характер. Привлекательность двигателей внутреннего сгорания на природном газе для Российской Федерации обусловлена значительными запасами и доступностью газа, вкладом в декарбонизацию транспорта, схожестью компонентной базы и эксплуатационных характеристик с двигателями внутреннего сгорания на жидком топливе, более низкими производственными затратами по сравнению с альтернативными силовыми установками.

Согласно прогнозам, объем парка транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, к 2030 году во всем мире составит около 41 млн. штук, из них около 89 процентов придется на легковые автомобили, 6 процентов - на легкие коммерческие автомобили, 5 процентов - на грузовые автомобили и автобусы.

5. Автономные (подключенные) автомобили

В настоящее время выделяют 6 уровней автономности, где 0-й уровень означает абсолютное отсутствие автоматизации, 5-й - полностью автоматизированную систему управления (ADAS), которая в любой ситуации ведет себя как квалифицированный водитель. Системы управления (ADAS) 2-го уровня в мире уже производятся массово, при этом ожидается, что к 2030 году каждый новый автомобиль в любом сегменте будет содержать элементы автоматизированной системы управления (ADAS). Темпы внедрения автомобилей с высокой автономностью (3-го уровня и выше) будут более низкими - к 2035 году доля беспилотных автомобилей в общих продажах прогнозируется до 10 - 15 процентов всего объема продаж автомобилей в мире в натуральном выражении.

Основными факторами роста внедрения технологий автономности и подключенных автомобилей являются недостаток профессиональных водителей в логистике, снижение затрат в логистике за счет повышения эффективности расхода топлива и отсутствия необходимости оплаты труда, сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, появление новых запросов со стороны потребителя на функцию автономного вождения.

Основные проблемы внедрения технологий автономности включают в себя отсутствие в настоящее время в Российской Федерации ряда критичных электронных компонентов 2-го и 3-го уровней, необходимость разработки таких законодательных положений, как принятие ответственности, решение вопросов кибербезопасности наряду с обеспечением доступности должного уровня высокоскоростного обмена данными между транспортными средствами - участниками дорожного движения. Для развития технологий автономности необходима разработка новой регуляторной среды, связывающей требования к автономному вождению и правила дорожного движения. Необходимо обеспечение взаимодействия автономных и подключенных автомобилей с Государственной автоматизированной информационной системой "ЭРА-ГЛОНАСС". Необходимо использование спутниковых технологий глобальных навигационных спутниковых систем, в том числе технологии высокоточных радионавигационных локальных неспутниковых систем навигации и автономных систем навигации.

6. Новая мобильность, трансформация роли автомобильных дилеров

Долгосрочными тенденциями, которые будут наблюдаться в основном в крупных городах, являются расширение совместного использования автомобилей наряду с владением ("шеринговые" сервисы - каршеринг и другие) и развитие мобильности как услуги (Mobility as a service, или MaaS) - аренда, подписные сервисы, такси, другие интегрированные сервисы. В соответствии с глобальными тенденциями и опытом стран-лидеров в указанном направлении для внедрения таких сервисов необходим высокий уровень цифровизации и развития соответствующего информационно-коммуникационного и навигационного обеспечения участвующих в соответствующих программах транспортных средств.

Среди причин роста спроса на новые сервисы мобильности выделяется стремление к избежанию издержек, связанных с владением транспортным средством, на фоне увеличения стоимости владения

(уплата транспортного налога, затраты на техническое обслуживание, ремонт и др.) из-за введения городскими властями различных ограничений.

До 2030 года объем использования всех новых сервисов мобильности будет расти с годовыми темпами в 15 процентов в денежном выражении. К 2030 году каршерингом будет пользоваться 20 - 30 процентов населения мира, в России ожидается увеличение парка автомобилей, используемых в рамках каршеринга, более чем до 170 тыс. единиц к 2025 году.

Рост спроса на сервисы мобильности будет оказывать влияние на изменение модели продаж и дистрибуции автомобилей. По мере роста предложения сервисов мобильности в рамках концепции прямых продаж роль дилеров как ключевого канала продаж может трансформироваться в том числе в партнерство по сервисному обслуживанию.

VI. Цели, задачи и направления развития автомобильной промышленности

1. Цели развития автомобильной промышленности

Целями развития автомобильной промышленности до 2035 года являются:

удовлетворение потребности российского рынка в высоколокализованной продукции, произведенной на территории Российской Федерации, современных сервисов мобильности и цифровых автомобильных сервисов;

обеспечение технологического суверенитета автомобильной промышленности;

обеспечение роста вклада автомобильной промышленности в российскую экономику;

обеспечение конкурентоспособности российской продукции на мировом рынке с возможностью экспорта современных технологий из Российской Федерации.

Под высоколокализованной продукцией автомобильной промышленности понимается продукция, произведенная на территории Российской Федерации, с уровнем локализации не менее 80 процентов.

Технологический суверенитет автомобильной промышленности Российской Федерации обеспечивает производство и развитие технологий и материалов, необходимых для производства автомобилей и компонентов (прежде всего критических), интеллектуальные права на которые принадлежат российским владельцам.

Целевой рост вклада автомобильной промышленности в российскую экономику будет обеспечен путем достижения не позднее 2035 года положительного торгового баланса автомобильной промышленности (без учета вторичного рынка компонентов) и прироста объема валовой добавленной стоимости в автомобильной промышленности по сравнению с 2022 годом на 42 процента к 2025 году, на 113 процентов к 2030 году и на 146 процентов к 2035 году.

Обеспечение конкурентоспособности российской продукции автомобильной промышленности (включая готовые автомобили, компоненты и технологии) на мировом рынке означает создание высоколокализованной продукции, которая соответствует международным нормам технического регулирования, а также соответствует по качеству и стоимости передовой продукции мировых поставщиков.

Развитие автомобильной промышленности должно обеспечить безопасность транспортных средств, снижение логистических издержек в экономике, развитие технологий и создание добавленной стоимости не только в автомобильной отрасли, но и в смежных отраслях.

2. Задачи по достижению целей развития автомобильной промышленности

Задачами по удовлетворению потребностей внутреннего рынка являются:

стимулирование производства целевого объема высоколокализованной продукции;

обеспечение целевого объема внутреннего спроса за счет мер государственной поддержки и стимулирования обновления парка с учетом баланса спроса и предложения на автомобильном рынке.

Задачами по обеспечению технологического суверенитета являются:

создание производств критической компонентной базы, в том числе электронной, в области силовых агрегатов и систем активной и пассивной безопасности, включая производство малых дизельных двигателей, автоматической коробки передач, электронных блоков управления для антиблокировочной системы (ABS), электронного контроля устойчивости (ESP), подушек безопасности, устройств вызова экстренных оперативных служб;

стимулирование создания российских производств компонентов на базе собственных и лицензированных технологий с соблюдением абсолютного приоритета для собственных технологий в случае их конкурентоспособности;

создание достаточных условий для обеспечения оперативного перехода российских автопроизводителей на российские компоненты 1-го уровня, в первую очередь созданные с применением глубоко локализованных компонентов 2-го и 3-го уровней;

стимулирование производства сырья, материалов и соответствующих производственных технологий для производства компонентов;

стимулирование развития российского программного обеспечения для разработки и управления производством автомобилей и компонентов;

стимулирование развития цифровых платформ в составе автомобилей;

стимулирование развития компетенций инженерных и производственных кадров;

увеличение доли объема финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и развития производства компонентов до 5 - 7 процентов объема отгрузки автопроизводителей.

Задачами по обеспечению роста вклада автомобильной промышленности в экономику являются:

стимулирование производства в смежных отраслях;

стимулирование экспорта готовой продукции, компонентов, материалов, программного обеспечения и технологий для автомобильных отраслей в других странах.

Задачами по росту конкурентоспособности российской продукции на мировом рынке являются:

стимулирование производства автомобилей, соответствующих действующим и перспективным требованиям технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств";

поддержка создания и развития технологий для автомобильной промышленности, отвечающих требованиям международного технического регулирования, соответствующих по качеству и стоимости передовым технологиям глобальных поставщиков;

стимулирование создания производства высоколокализованных инновационных автомобилей (электрических, гибридных, на топливных элементах), компонентов и материалов для них, собственных технологий и компетенций в этом сегменте;

создание и внедрение национальных программных продуктов в области автономных (подключенных) автомобилей, технологий V2X и автономного управления;

разработка и запуск новых серийных платформ на электротяге и топливных элементах в сегментах

легковых и легких коммерческих автомобилей;

создание производств тяговых батарей и модулей для платформ электромобилей;

разработка и запуск новых серийных платформ автономных транспортных средств в сегментах легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов.

В целях синхронизации задач развития автомобильной промышленности необходимо актуализировать соответствующую нормативную правовую базу в соответствии со Стратегией.

3. Сценарии развития автомобильного рынка

Разработаны 2 сценария развития отрасли автомобилестроения до 2035 года - целевой и базовый.

Различие сценариев определяется разным уровнем государственной поддержки автомобильной отрасли Российской Федерации и, соответственно, разным объемом доступного финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и производства компонентов. Совокупный размер рынка в обоих сценариях одинаковый, но существенно различается структурой удовлетворения спроса. С точки зрения макроэкономических показателей между сценариями нет различий: оценка долгосрочных темпов роста внутреннего валового продукта на 2025 год и далее - по 1,5 процента ежегодно.

Целевой сценарий предполагает относительно высокие темпы достижения технологического суверенитета за счет увеличения, в том числе, объемов государственного финансирования автомобильной отрасли в части углубления локализации производства критически важных компонентов. Сценарий предполагает более жесткую защиту рынка, что сократит приток импортных (новых и бывших в употреблении) автомобилей на рынок и обеспечит ресурс для инвестиций в повышение уровня локализации. Доля произведенных в Российской Федерации автомобилей в структуре удовлетворения спроса будет расти от 40 процентов в 2022 году до 83 процентов в 2035 году.

Базовый сценарий предполагает сохранение текущего уровня защиты рынка. Как следствие, поступление на рынок новых и старше 3 лет автомобилей будет происходить в существенном объеме, что повлечет меньшие темпы роста продаж автомобилей российского производства и ограничит возможности инвестирования автопроизводителей в повышение уровня локализации. Доля произведенных в Российской Федерации автомобилей в структуре совокупных продаж будет составлять 40 процентов в 2022 году и 60 процентов в 2035 году.

Реализация Стратегии будет осуществляться в 3 этапа: краткосрочный (2022 - 2025 годы), среднесрочный (2026 - 2030 годы) и долгосрочный (2031 - 2035 годы).

В [приложении N 2](#) приведены целевые показатели реализации Стратегии для базового и целевого сценариев развития отрасли автомобилестроения.

4. Направления развития автомобильной отрасли

Двигатель внутреннего сгорания будет занимать доминирующую долю рынка во всех сегментах до 2035 года с ростом доли электрических и гибридных автомобилей. При этом приоритетными регионами для использования электромобилей и электробусов будут крупные мегаполисы и южные регионы, способные обеспечить создание зарядной инфраструктуры. Прогнозная структура рынка автомобильной отрасли для всех сценариев приведена в [приложении N 3](#).

На краткосрочном и среднесрочном этапах приоритетом с точки зрения направления государственной поддержки должна стать локализация компонентной базы и материалов для автомобильной промышленности, включая поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Для обеспечения конкурентоспособности российской автомобильной отрасли на мировом уровне к 2030 - 2035 годам и возможности экспорта технологий необходимо направлять государственную поддержку (не менее 15 - 20 процентов в 2022 - 2025 годах и 20 - 25 процентов в 2026 - 2030 годах) на создание электрических и других перспективных автомобилей (включая возмещение затрат на

научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, локализацию компонентов, развитие инфраструктуры для использования транспорта, инфраструктуры для проведения испытаний, развитие компетенций и инфраструктуры для утилизации тяговых батарей). После 2030 года объем государственной поддержки сегмента электрических и других автомобилей, работающих на альтернативных видах топлива, должен сравняться с сегментом автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. При этом инвестиции в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в части электрических автомобилей и автомобилей, работающих на альтернативных видах топлива, будут постепенно наращиваться на краткосрочном этапе с дальнейшим увеличением на среднесрочном и долгосрочном этапах.

Приоритетным направлением развития сегмента легковых автомобилей является достижение высокого уровня локализации и развитие инновационных технологий для автомобилей с двигателем внутреннего сгорания в массовом сегменте до 2026 года и развитие производства электромобилей в среднесрочном и долгосрочном этапах.

До конца 2025 года основной задачей является создание отдельных моделей автомобилей с уровнем локализации не ниже 80 процентов, при этом доля продукции российских производителей должна составить не менее 60 процентов в объеме продаж. К 2035 году в сегменте легковых автомобилей доля автомобилей с двигателями внутреннего сгорания будет составлять 70 - 80 процентов, доля электромобилей - 20 - 30 процентов.

Целевые доли экспорта легковых автомобилей в объеме производства составят в 2025 году 3 процента, в 2030 году - 10 процентов, в 2035 году - 15 процентов. Приоритетными направлениями экспорта являются государства - члены Европейского союза, страны Африки, Азии и Латинской Америки и другие страны с развивающейся экономикой.

Для стимулирования локализации компонентной базы необходимо наращивание объема выпуска автомобилей на одной платформе.

Приоритетными для предоставления государственной поддержки являются платформы, соответствующие следующим критериям:

целевой объем продаж и глубина локализации компонентов, добавленная стоимость, в том числе в смежных отраслях;

возможность унификации компонентной базы, технологий производства и материальной базы поставщиков компонентов;

заявленный объем экспорта автомобилей и (или) компонентов из Российской Федерации;

закрепление за российскими юридическими лицами прав на результаты интеллектуальной деятельности, возникающих в связи с реализацией проектов по созданию критически важных технологий в автомобильной промышленности и (или) производств критически важных компонентов.

Основным направлением развития сегмента легких коммерческих автомобилей является создание локального производства 2 - 3 семейств автомобилей, способных обеспечить весь спектр потребностей российского бизнеса в сегменте легких коммерческих автомобилей.

Доля продукции российских производителей на рынке легких коммерческих автомобилей должна достигнуть не менее 75 процентов к концу 2025 года. К 2035 году в сегменте легких коммерческих автомобилей доля автомобилей с двигателями внутреннего сгорания будет составлять 60 - 70 процентов, доля электромобилей - менее 20 процентов.

Целевые доли экспорта легких коммерческих автомобилей в объеме производства составят в 2025 году 4 процента, в 2030 году - 15 процентов, в 2035 году - 25 процентов. Приоритетными направлениями экспорта являются государства - члены Европейского союза, Азии и Латинской Америки и другие страны с развивающейся экономикой.

Критерии отбора проектов для предоставления государственной поддержки аналогичны критериям

отбора в сегменте легковых автомобилей.

Основным направлением развития сегмента грузовых автомобилей является создание локального производства 2 - 3 семейств автомобилей, способных обеспечить весь спектр потребностей российского бизнеса в сегменте грузовых автомобилей.

Доля продукции российских производителей на рынке грузовых автомобилей должна достигнуть не менее 80 процентов к концу 2025 года. К 2035 году в сегменте грузовых автомобилей доля автомобилей с двигателями внутреннего сгорания будет составлять 60 - 70 процентов, доля электромобилей - менее 15 процентов.

Целевые доли экспорта грузовых автомобилей в объеме производства составят в 2025 году 4 процента, в 2030 году - 15 процентов, в 2035 году - 25 процентов. Приоритетными направлениями экспорта являются государства - члены Европейского союза, страны Африки, Азии и Латинской Америки и другие страны с развивающейся экономикой.

Критерии отбора проектов для предоставления государственной поддержки аналогичны критериям отбора в сегменте легковых автомобилей.

Основным направлением развития сегмента автобусов является локализация производства 2 - 3 семейств автобусов, способных обеспечить весь спектр потребностей субъектов Российской Федерации в автобусах.

Доля продукции российских производителей на рынке автобусов должна достигнуть не менее 90 процентов к концу 2025 года. К 2035 году в сегменте автобусов доля автобусов с двигателями внутреннего сгорания составит 45 процентов, доля автобусов с двигателями внутреннего сгорания на метане - 35 процентов, доля электробусов - 20 процентов.

Целевые доли экспорта автобусов в объеме производства составят в 2025 году 8 процентов, в 2030 году - 15 процентов, в 2035 году - 25 процентов. Приоритетными направлениями экспорта являются государства - члены Европейского союза, страны Африки, Азии и Латинской Америки и другие страны с развивающейся экономикой.

Критерии отбора проектов для предоставления государственной поддержки аналогичны критериям отбора в сегменте легковых автомобилей.

Основными направлениями развития производства компонентов для автомобилей являются:

развитие российских поставщиков автокомпонентов 1-го уровня, обеспечивающих снабжение по критичной номенклатуре для локализованных и российских платформ или совместных предприятий с участием российского капитала на базе зарубежных технологий;

развитие российских поставщиков автокомпонентов 2-го и 3-го уровней, производителей сырья и материалов для автокомпонентов, а также привлечение международных поставщиков для локализации в Российской Федерации;

удовлетворение спроса на компоненты для целей проведения технического обслуживания автомобилей;

создание инфраструктуры для испытания и сертификации компонентов, субкомпонентов, сырья и материалов по международным стандартам в соответствии с требованиями иностранных автопроизводителей и поставщиков компонентов;

развитие компетенций и кадрового потенциала российских производителей автомобильных компонентов в части технологий разработки, прототипирования, испытаний, постановки на производство, метрологического обеспечения, менеджмента качества изготавливаемых компонентов (материалов, деталей, узлов и агрегатов), а также маркетинга для глобальных рынков, в том числе через создание национальных центров компетенций.

Основными направлениями локализации в сегменте автомобилей с двигателем внутреннего сгорания являются двигатель и его системы, трансмиссия, шасси, кузов и его оборудование, электрика и электроника, системы безопасности, цифровые платформы.

В сегменте электрических и гибридных автомобилей дополнительными направлениями для локализации должны стать тяговая батарея, компоненты и материалы для тяговой батареи, электрический двигатель, силовая электроника и система управления. Также необходимо локализовать производство оборудования для развития зарядной инфраструктуры.

Для локализации компонентов может использоваться любой из следующих основных источников технологий и интеллектуальных прав на них (в порядке убывания):

- российские разработки на основе российских технологий;
- российские разработки на основе зарубежных технологий;
- заказ разработки технологий за рубежом с получением прав на использование и развитие;
- иностраные разработки, полученные в рамках совместных предприятий.

Основными условиями доступа на рынок иностранных компаний в режиме наибольшего благоприятствования и производителей компонентов 1-го уровня являются:

создание совместного предприятия с российским партнером, в котором контрольный пакет акций принадлежит российскому партнеру;

закрепление за совместным предприятием или российским партнером интеллектуальных прав, включая право внесения изменений в конструкцию и технологии;

достижение целевых уровней локализации закупок узлов, компонентов, субкомпонентов и материалов в размере 80 - 90 процентов;

интеграция российских поставщиков компонентов в закупки иностранных автопроизводителей на глобальном уровне.

Решение о наиболее оптимальном источнике технологий должно приниматься индивидуально для каждого компонента и материала на основе оценки, который учитывает все ключевые факторы, включая затраты и сроки получения технологии.

Для поставщиков материалов ключевым инструментом локализации должно стать развитие национальных производителей на базе действующих крупных производств.

В связи с необходимостью обеспечения ремонта находящихся в эксплуатации импортных автомобилей, а также автомобилей, произведенных иностранными компаниями, приостановившими или прекратившими свою деятельность в Российской Федерации, требуется проработать вопрос об организации восстановления их отработавших компонентов, для чего необходимо обеспечить импорт отдельных изнашиваемых элементов указанных компонентов, а также разработать нормативную документацию, устанавливающую требования к характеристикам восстановленных компонентов и условиям их восстановления.

В течение 2022 - 2025 годов необходимо создать прозрачную систему поддержки развития крупных, средних и малых поставщиков, включая национальные и совместные предприятия, в том числе разработать различные формы софинансирования затрат на следующие мероприятия:

инвестиции в расширение и (или) модернизацию производственного оборудования, оснастку, а также приобретение лицензий для производства на территории Российской Федерации компонентов, субкомпонентов, материалов;

организация и проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (включая

испытания), сертификация и валидация компонентов, субкомпонентов, материалов для поставок иностранным и российским автопроизводителям;

развитие национальных компетенций в области организации и управления производством, инжиниринга и маркетинга, подготовки и повышения квалификации персонала для производителей компонентов;

разработка и внедрение программ повышения эффективности производства (оптимизация процессов, внедрение бережливого производства), в том числе с привлечением сторонних организаций.

Основными принципами выделения государственной поддержки являются обеспечение масштаба производства автомобилей и компонентов для инвестиционной привлекательности глубокой локализации, наиболее эффективное обеспечение возможности экспорта продукции из Российской Федерации. Применение этих принципов обеспечит взаимосвязь объемов государственной поддержки и фактического уровня локализации продукции, которую необходимо закрепить в отраслевой нормативной базе.

Инструментом повышения инвестиционной привлекательности проектов по разработке и локализации производства компонентов является установление высоких импортных пошлин или иных барьеров для импорта.

Приоритетными для государственного софинансирования являются проекты, которые выполняют требования по унификации компонентной базы. Требования по унификации должны охватывать компонентную базу, технологии и материальную базу производства компонентов или материалов как внутри сегментов рынка, так и между сегментами.

Кроме того, будут проработаны и введены в действие параметры условий участия иностранных инвесторов в инвестиционных отраслевых проектах, прямо или косвенно пользующихся государственной поддержкой, где одним из ключевых требований будет закрепление за российскими юридическими лицами прав на результаты интеллектуальной деятельности, возникающих в связи с реализацией проектов по созданию критически важных технологий в автомобильной промышленности и (или) производств критически важных автомобильных компонентов.

Решения о количестве поддерживаемых производителей компонентов должны приниматься индивидуально для каждого компонента в зависимости от потенциальных объемов производства автомобилей с его использованием.

5. Оценка рисков реализации Стратегии и способы их минимизации

Основными рисками реализации Стратегии являются:

отсутствие иностранных производителей, готовых участвовать в совместных предприятиях в Российской Федерации на условиях полной передачи технологий (ноу-хау) российскому производителю. Способ минимизации риска - определение дополнительных инструментов финансовой и нефинансовой поддержки, которые позволят повысить привлекательность участия для иностранных производителей;

введение ограничений со стороны Китая и других дружественных стран, усиление ограничений со стороны иностранных государств, совершающих недружественные действия в отношении Российской Федерации, для российских организаций в части поставки компонентов, технологий, материалов и оборудования, программного обеспечения для локализации компонентной базы автомобильной промышленности. Способ минимизации риска - поиск альтернативных вариантов по приобретению импортного оборудования и материалов, развитие российских центров компетенций;

отсутствие эффективных инструментов и институтов для поддержки развития компонентных производств. Способ минимизации риска - вовлечение российских автопроизводителей в процесс развития компонентных производств для повышения заинтересованности и эффективности поддержки таких производств;

отток квалифицированных кадров, в том числе в области информационных технологий. Способ минимизации риска - определение дополнительных инструментов финансовой и нефинансовой поддержки, которые позволят удержать квалифицированные кадры;

введение иностранными государствами, совершающими недружественные действия в отношении Российской Федерации, ограничений на импорт продукции российской автомобильной промышленности. Способ минимизации риска - поиск альтернативных направлений сбыта продукции российской автомобильной промышленности, увеличение экспорта в дружественные страны;

опережающее развитие зарубежных требований по вопросам технического регулирования. Способ минимизации риска - оперативный анализ и актуализация российских требований в области технического регулирования.

6. Мониторинг, контроль и управление реализацией Стратегии

Мониторинг реализации Стратегии базируется на данных отраслевого статистического наблюдения, отчетных материалах по выполнению плана мероприятий по реализации Стратегии, первичной информации от организаций, аналитике научно-исследовательских организаций, а также на других официальных данных. Мониторинг реализации Стратегии ведется в течение всего периода ее действия и предполагает сбор, консолидацию и обработку количественной и качественной информации с использованием в том числе систем интеллектуального анализа "больших данных".

Организацию мониторинга реализации Стратегии осуществляет Министерство промышленности и торговли Российской Федерации с участием других федеральных органов исполнительной власти и организаций. По результатам мониторинга осуществляется подготовка решений о корректировке задач и мероприятий Стратегии.

На основе результатов мониторинга Министерство промышленности и торговли Российской Федерации организует подготовку ежегодного доклада о ходе реализации Стратегии и направляет его в Министерство экономического развития Российской Федерации до 1 июня года, следующего за отчетным.

Доклад о ходе реализации Стратегии включает в себя:

аналитическую справку о реализации Стратегии;

сведения о конкретных результатах, в том числе о значениях целевых показателей, достигнутых за отчетный период, и об исполненных и неисполненных мероприятиях (с анализом причин неисполнения);

анализ факторов, повлиявших на ход реализации Стратегии;

данные о бюджетных ассигнованиях, использованных на реализацию мероприятий государственных программ Российской Федерации, обеспечивающих реализацию Стратегии;

данные об объемах привлеченного в рамках реализации Стратегии внебюджетного финансирования, в том числе на принципах государственно-частного партнерства;

предложения о необходимости корректировки Стратегии.

7. Ресурсное обеспечение реализации Стратегии

Для достижения целевых показателей реализации Стратегии потребуется финансирование в следующем размере:

до 300 млрд. рублей за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета - в целях реализации в 2023 - 2025 годах комплексной программы по ускорению локализации критически важных автомобильных компонентов (в случае реализации целевого сценария развития Стратегии);

до 26 млрд. рублей ежегодно за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета - в целях

стимулирования спроса в 2023 - 2025 годах на продукцию автомобильной промышленности.

Приложение N 1
к Стратегии развития
автомобильной промышленности
Российской Федерации до 2035 года

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Технологические группы	Направления технологического развития автомобильной отрасли	Период освоения направления технологического развития автомобильной отрасли
1. Элементы силовой установки	силовая установка для электротранспорта	до 2025 года
2. Элементы трансмиссии, шасси и рулевого управления	реечный рулевой механизм рулевой механизм винт-шариковая гайка	до 2025 года
3. Электронные и электромеханические компоненты блоков управления, датчики	микроэлектронные компоненты (чип-компоненты и печатные платы) датчики (система управления автомобилем) электромеханические манипуляторы, кнопочные группы (селектор переключения коробки перемены передач, подрулевые переключатели и др.) актуаторы и приводы (механизм переключения передач, сцепления, системы отопления, вентиляции и кондиционирования, привод сидений и др.)	до 2025 года
4. Элементы трансмиссии, шасси и рулевого управления	электронные блоки управления для антиблокировочной системы (ABS), электронного контроля устойчивости (ESP), гидроблок (модулятор), блок управления	до 2025 года
5. Элементы трансмиссии, шасси и рулевого управления	подшипники (автоматическая коробка передач, механическая коробка передач, сцепления, ступичные подшипники, карданные и др.)	до 2027 года
6. Элементы кузова	кузовная арматура (замки, петли, ограничители)	до 2027 года

	пассивная безопасность	
7. Электронные и электромеханические компоненты блоков управления, датчики	разъемы жгутов проводов	до 2027 года
8. Прочие субкомпоненты	фитинги, быстроразъемные соединения, коннекторы	до 2027 года
	метизы, крепежные изделия	
9. Материалы	специальные стали (пружины, рессоры и пр.)	до 2027 года
	полимеры (интерьер, экстерьер, силовой агрегат)	
	резинотехнические изделия	
	лакокрасочные материалы (вторичные грунты, эмали, лаки)	
	катафорезные материалы (включая материалы подготовки поверхности)	
	мастики, пасты, материалы, клеи	
10. Элементы силовой установки	двигатель внутреннего сгорания и его системы (в том числе детали шатунно-поршневой группы и газораспределительного механизма, турбокомпрессор, система обработки отработавших газов, системы охлаждения, фильтры)	до 2030 года
	топливная аппаратура (форсунки, корпус распылителя, трубки высокого давления)	
	автоматическая коробка передач	
11. Элементы трансмиссии, шасси и рулевого управления	мосты и редукторы мостов (включая мосты для низкопольных автобусов и электробусов)	до 2027 года
	шрусы и приводы	
	карданные передачи	
	подвеска	
	фрикционные диски автоматической коробки передач и диски сцеплений, накладки тормозных колодок	

к Стратегии развития
автомобильной промышленности
Российской Федерации до 2035 года

**ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДО 2035 ГОДА**

Показатель	Единица измерения	2022 год <*>	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
I. Целевой сценарий развития отрасли автомобилестроения															
1. Основные показатели развития автомобильной промышленности															
1. Совокупный объем продаж автомобилей и автобусов на российском рынке	тыс. штук	1089	1168	1285	1577	1765	1782	1800	1817	1837	1856	1873	1892	1911	1930
2. Импорт бывших в употреблении автомобилей	тыс. штук	300	200	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150
3. Совокупный объем производства автомобилей и автобусов	тыс. штук	457	626	839	1092	1298	1391	1489	1591	1699	1739	1783	1826	1873	1919
4. Совокупный объем производства электрических автомобилей и автобусов	тыс. штук	2,5	7,4	17,5	44	71	94	115	162,4	217	242	306	372	438	500
5. Доля автомобилей и автобусов, произведенных на территории Российской Федерации, в совокупном объеме продаж	процент в	40,5	51,8	63,2	67,1	70,1	73,1	76,2	79,3	82,4	82,5	82,5	82,6	82,7	82,8
6. Прирост объема экспортных поставок автомобилей по сравнению с предыдущим годом	процент в	-85	34	32	29	75	42	33	28	24	14	13	12	11	10
7. Торговый баланс автомобильной отрасли (включая импорт (экспорт) новых и бывших в употреблении автомобилей и компонентов для производства)	млрд. рублей	-1672	-1621	-1344	-1269	-1254	-1092	-915	-723	-514	-411	-299	-178	-48	9
8. Индекс физического объема валовой добавленной стоимости производства автотранспортных средств	процент в	52	142	140	137	117	107	107	106	106	103	103	103	103	103

	средств, прицепов и полуприцепов (процентов от уровня предыдущего года)														
9.	Прирост реальной заработной платы (процентов от уровня предыдущего года)	процент в	-5,6	5,5	4,7	3,7	3	3	3	3	3	3	3	3	3
10.	Прирост численности занятых по сравнению с предыдущим годом	тыс. человек	-5,2	1,7	2,3	2,5	2,8	3,2	3,8	5,1	6,9	7,4	7,7	7,9	8,2
11.	Прирост производительности труда в автомобильной отрасли (процентов от уровня предыдущего года)	процент в	-48	36	34	32,3	16	6	6	4,6	4	3	2	2	1
12.	Индекс физического объема инвестиций в основной капитал автомобильной отрасли (процентов от уровня предыдущего года)	процент в	60	264	142	130	106	107	105	103	106	103	103	103	103
2. Легковые автомобили															
13.	Объем продаж легковых автомобилей	тыс. штук	900	960	1057	1330	1500	1515	1530	1545	1561	1577	1592	1608	1624
14.	Объем производства легковых автомобилей	тыс. штук	322	470	660	889	1068	1147	1229	1315	1405	1435	1466	1497	1530
15.	Доля легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж	процент в	35	47	61	65	68	71	75	78	81	81	81	81	81
16.	Средневзвешенный уровень локализации легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процент в	43	50	55	60	65	65	65	65	70	70	70	70	70

3. Легкие коммерческие автомобили

17.	Объем продаж легких коммерческих автомобилей	тыс. штук	90	101	113	124	135	136	138	139	140	142	143	145	146	14
18.	Объем производства легких коммерческих автомобилей	тыс. штук	56	69	84	99	116	125	135	146	157	162	168	174	180	18
19.	Доля легких коммерческих автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж легких коммерческих автомобилей	процент в	60	66	71	77	81	84	88	91	95	95	95	95	95	9
20.	Средневзвешенный уровень локализации легких коммерческих автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процент в	37	40	45	50	55	60	65	70	70	70	75	75	75	8

4. Грузовые автомобили

21.	Объем продаж грузовых автомобилей	тыс. штук	85	93	100	108	115	116	117	118	120	121	122	123	125	12
22.	Объем производства грузовых автомобилей	тыс. штук	65	73	81	90	99	104	109	114	120	125	131	137	144	15
23.	Доля грузовых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж грузовых автомобилей	процент в	73	75	78	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	9
24.	Средневзвешенный уровень локализации грузовых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процент в	34	45	50	55	60	65	70	70	75	75	75	80	80	8

5. Автобусы															
25.	Объем продаж автобусов	тыс. штук	14	14	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16
26.	Объем производства автобусов	тыс. штук	14	14	14	14	15	15	16	16	17	17	18	18	19
27.	Доля автобусов, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж автобусов	процент в	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
28.	Средневзвешенный уровень локализации автобусов, произведенных на территории Российской Федерации	процент в	32	40	45	50	55	60	60	60	65	65	65	65	70
6. Производство компонентов															
29.	Объем отгрузки компонентов	млрд. рублей	430	690	1057	1551	1812	1932	2058	2191	2330	2396	2466	2539	2615
30.	Объем инвестиций в производство компонентов	млрд. рублей	25	78	104	125	128	136	142	145	154	159	163	168	173
31.	Соотношение объема инвестиций в производство компонентов и объема отгрузки автомобилей	процент в	2,2	5,4	5,7	5,5	4,8	4,8	4,7	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
32.	Объем инвестиций в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах по компонентам	млрд. рублей	10	14	27	46	53	57	61	64	68	70	72	75	77
33.	Соотношение объема инвестиций в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах по компонентам и объема отгрузки автомобилей	процент в	0,9	1	1,5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

II. Базовый сценарий развития отрасли автомобилестроения

1. Основные показатели развития автомобильной промышленности в целом

1.	Совокупный объем продаж автомобилей и автобусов на российском рынке	тыс. штук	1089	1168	1285	1577	1765	1782	1800	1817	1837	1856	1873	1892	1911	19
2.	Импорт бывших в употреблении автомобилей	тыс. штук	300	300	300	275	250	225	200	175	150	150	150	150	150	15
3.	Совокупный объем производства автомобилей и автобусов	тыс. штук	457	587	739	909	1033	1060	1087	1116	1146	1176	1207	1240	1272	13
4.	Совокупный объем производства электрических автомобилей и автобусов	тыс. штук	2,5	6	15	26	57	86	116	147	178	199	221	244	266	29
5.	Доля автомобилей и автобусов, произведенных на территории Российской Федерации, в совокупном объеме продаж	процент в	40,5	48,5	55,6	55,8	56,1	56,6	57	57,5	58	58,4	58,9	59,3	59,8	60
6.	Прирост объема экспортных поставок автомобилей по сравнению с предыдущим годом	процент в	-85	26	24	21	40	22	19	17	14	13	12	12	11	1
7.	Торговый баланс автомобильной отрасли (включая импорт (экспорт) новых и бывших в употреблении автомобилей и компонентов для производства)	млрд. рублей	-1672	-1956	-1809	-2152	-2329	-2280	-2228	-2172	-2112	-2048	-1980	-1907	-1830	17
8.	Индекс физического объема валовой добавленной стоимости производства автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов (процентов от уровня предыдущего года)	процент в	52	122	121	120	114	104	104	104	104	104	104	104	104	10
9.	Прирост реальной заработной платы (процентов от уровня	процент в	-5,6	5,5	4,7	3,7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

	предыдущего года)														
10.	Прирост численности занятых по сравнению с предыдущим годом	тыс. человек	- 5,2	1,3	1,3	1,3	1,3	0	0	0	0	0	0	0	0
11.	Прирост производительности труда в автомобильной отрасли (процентов от уровня предыдущего года)	процент в	- 48	21	20	19	13	4	4	4	3,8	2,7	1,9	1,8	0,9
12.	Индекс физического объема инвестиций в основной капитал автомобильной отрасли (процентов от уровня предыдущего года)	процент в	60	121	120	118	112	103	103	103	103	103	103	103	103
2. Легковые автомобили															
13.	Объем продаж легковых автомобилей	тыс. штук	900	960	1057	1330	1500	1515	1530	1545	1561	1577	1592	1608	1624
14.	Объем производства легковых автомобилей	тыс. штук	322	438	577	732	839	861	883	906	930	954	979	1004	1030
15.	Доля легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж	процент в	35	44	53	53	54	54	55	55	56	56	57	57	58
16.	Средневзвешенный уровень локализации легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процент в	43	50	50	50	55	55	55	60	60	60	60	60	60
3. Легкие коммерческие автомобили															
17.	Объем продаж легких коммерческих автомобилей	тыс. штук	90	101	113	124	135	136	138	139	140	142	143	145	146

18.	Объем производства легких коммерческих автомобилей	тыс. штук	56	64	71	79	88	90	93	95	98	101	104	107	110	111
19.	Доля легких коммерческих автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж легких коммерческих автомобилей	процент в	60	60	61	61	62	62	63	63	63	64	64	64	65	65
20.	Средневзвешенный уровень локализации легких коммерческих автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процент в	37	40	45	50	55	55	55	60	60	65	65	65	65	65
4. Грузовые автомобили																
21.	Объем продаж грузовых автомобилей	тыс. штук	85	93	100	108	115	116	117	118	120	121	122	123	125	125
22.	Объем производства грузовых автомобилей	тыс. штук	65	71	77	84	91	94	96	99	102	105	108	112	115	115
23.	Доля грузовых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж грузовых автомобилей	процент в	73	74	74	75	75	76	76	77	77	78	78	79	79	79
24.	Средневзвешенный уровень локализации грузовых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процент в	34	45	50	55	60	60	60	60	65	65	65	65	65	65
5. Автобусы																
25.	Объем продаж автобусов	тыс. штук	14	14	15	15	15	15	15	15	16	16	16	16	16	16
26.	Объем производства автобусов	тыс. штук	14	14	14	14	15	15	15	16	16	16	16	17	17	17

27.	Доля автобусов, произведенных на территории Российской Федерации, в объеме продаж автобусов	процент в	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
28.	Средневзвешенный уровень локализации автобусов, произведенных на территории Российской Федерации	процент в	32	40	40	45	45	45	45	45	45	50	50	50	50	50
6. Производство компонентов																
29.	Объем отгрузки компонентов	млрд. рублей	430	533	656	796	919	973	1029	1087	1148	1212	1278	1347	1418	1418
30.	Объем инвестиций в производство компонентов	млрд. рублей	25	30	36	43	48	49	51	52	53	55	56	58	59	60
31.	Соотношение объема инвестиций в производство компонентов и объема отгрузки автомобилей	процент в	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
32.	Объем инвестиций в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах по компонентам	млрд. рублей	10	12	15	17	19	19	21	22	22	22	23	24	24	24
33.	Соотношение объема инвестиций в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах по компонентам и объема отгрузки автомобилей	процент в	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9

<*> Значение планового показателя 2022 года приведено в информационных целях и не является контрольным в рамках мониторинга реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 г. N 4261-р.

Приложение N 3
к Стратегии развития
автомобильной промышленности
Российской Федерации до 2035 года

ПРОГНОЗНАЯ СТРУКТУРА РЫНКА АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Тип силовой установки	2025 год	2030 год	2035 год
I. Легковые автомобили			
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом и (или) дизельном топливе	99 процентов	86 - 93 процента	70 - 80 процентов
Электрический двигатель, включая гибриды и топливные элементы	менее 1 процента	5 - 12 процентов	15 - 25 процентов
Двигатель внутреннего сгорания на метане	менее 1 процента	менее 2 процентов	менее 5 процентов
II. Легкие коммерческие автомобили			
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом и дизельном топливе	97 - 99 процентов	84 - 91 процент	67 - 72 процента
Электрический двигатель, включая гибриды и топливные элементы	менее 1 процента	4 - 11 процентов	13 - 18 процентов
Двигатель внутреннего сгорания на метане	1 - 3 процента	5 процентов	15 процентов
III. Грузовые автомобили			
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом и дизельном топливе	95 процентов	85 процентов	65 процентов
Электрический двигатель, включая гибриды и топливные элементы	0 процентов	5 процентов	15 процентов
Двигатель внутреннего сгорания на метане	5 процентов	10 процентов	20 процентов
IV. Автобусы			
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом и дизельном топливе	57 процентов	50 процентов	45 процентов

Электрический двигатель, включая гибриды и топливные элементы	менее 3 процентов	10 процентов	20 процентов
Двигатель внутреннего сгорания на метане	40 процентов	40 процентов	35 процентов

Утвержден
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 28 декабря 2022 г. N 4261-р

**ПЛАН
ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ДО 2035 ГОДА**

Наименование мероприятия	Вид документа	Срок выполнения мероприятия	Ответственный исполнитель
I. Мероприятия, направленные на развитие производства			
1. Определение критически важных технологий и автомобильных компонентов	ведомственный акт	I квартал 2023 г.	Минпромторг России, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти
2. Внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. N 719 "О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации" в части его актуализации, а также установления возможности начисления баллов только за фактическое выполнение операций (условий)	постановление Правительства Российской Федерации	I квартал 2023 г.	Минпромторг России, ФАС России, Минэкономразвития России
3. Разработка условий участия иностранных инвесторов в инвестиционных отраслевых проектах, прямо или косвенно пользующихся государственной поддержкой	доклад в Правительство Российской Федерации	I квартал 2023 г.	Минпромторг России, Минэкономразвития России, ФАС России
4. Подготовка предложений по	доклад в	I квартал	Минпромторг

реализации проектов по созданию серийных производств узлов и агрегатов для колесных транспортных средств и специализированной техники	Правительство Российской Федерации	2023 г. (далее ежегодно)	России, Минэкономразвития России, Минфин России
5. Внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. N 1291 "Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" в части корректировки коэффициента расчета суммы утилизационного сбора <*>	постановление Правительства Российской Федерации	I квартал 2023 г.	Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минфин России
6. Выделение бюджетных ассигнований на реализацию программы федерального государственного автономного учреждения "Российский фонд технологического развития" "Производство компонентой базы для колесных транспортных средств и специальной техники" <*>	нормативный акт	II квартал 2023 г.	Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минфин России

II. Мероприятия, направленные на стимулирование спроса

7. Проведение анализа эффективности и формирование предложений по реализации мер государственной поддержки спроса	доклад в Правительство Российской Федерации	I квартал 2023 г. (далее ежегодно)	Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минфин России
8. Проработка вопроса о целесообразности внесения изменений в Налоговый кодекс Российской Федерации в части дифференциации налоговой нагрузки в зависимости от срока эксплуатации коммерческих автомобилей для стимулирования обновления парка коммерческой техники	доклад в Правительство Российской Федерации с приложением проекта федерального закона (при необходимости)	I квартал 2024 г.	Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минфин России
9. Внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2015 г. N 364 "О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2015 -	постановление Правительства Российской Федерации	I квартал 2025 г.	Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минфин России

2017 годах физическим лицам на приобретение автомобилей, и возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018 - 2023 годах физическим лицам на приобретение автомобилей" в части дополнения перечня автомобилей, на которые распространяется соответствующая субсидия, автомобилями, работающими на водородных топливных элементах

- | | | | |
|--|---|----------------------|---|
| 10. Внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 8 мая 2020 г. N 649 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенным в 2018 - 2023 годах" в части дополнения перечня автомобилей, на которые распространяется соответствующая субсидия, автомобилями, работающими на водородных топливных элементах | постановление
Правительства
Российской
Федерации | I квартал
2025 г. | Минпромторг
России,
Минэкономразвития
России,
Минфин России |
|--|---|----------------------|---|

III. Мероприятия аналитико-методологического характера

- | | | | |
|--|--|----------------------|---|
| 11. Определение взаимосвязи между фактическим уровнем локализации автомобилей и предоставляемыми российским автопроизводителям мерами государственной поддержки, представление предложений по корректировке соответствующих актов Правительства Российской Федерации | доклад в
Правительство
Российской
Федерации | I квартал
2023 г. | Минпромторг
России,
заинтересованные
федеральные
органы
исполнительной
власти |
| 12. Представление предложений по закреплению за российскими юридическими лицами прав на результаты интеллектуальной деятельности, возникающих в связи с реализацией проектов по созданию критически важных технологий в автомобильной промышленности и (или) производств критически важных компонентов, с возможностью использования таких прав в интересах Российской Федерации | доклад в
Правительство
Российской
Федерации | I квартал
2023 г. | Минпромторг
России,
заинтересованные
федеральные
органы
исполнительной
власти |

IV. Прочие мероприятия

- | | | | |
|--|---|---|--|
| 13. Подготовка предложений по актуализации и разработке новых профессиональных стандартов в автомобилестроении с учетом развития перспективных продуктов и технологий производства и эксплуатации автотранспортных средств | доклад в Правительство Российской Федерации | IV квартал 2022 г. - IV квартал 2025 г. | Минпромторг России, Минтруд России совместно с заинтересованными организациями |
| 14. Внесение изменений в план первоочередных мероприятий по реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в части дополнения мероприятиями, реализация которых будет осуществляться в 2026 - 2035 годах | распоряжение Правительства Российской Федерации | IV квартал 2025 г. | Минпромторг России, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти |
-

<*> В случае реализации целевого сценария развития [Стратегии](#) развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 г. N 4261-р.
