

Трансформация импортозамещения в автомобильной промышленности России: от адаптации к стратегии технологического суверенитета

Аннотация. Актуальность исследования обусловлена необходимостью перехода российской автомобильной промышленности от тактического замещения выпавших импортных комплектующих к формированию долгосрочного технологического суверенитета в условиях санкционного давления (2022–2026 гг.). Цель статьи - анализ структурных изменений в политике импортозамещения автопрома РФ и выявление условий для достижения технологической независимости. Работа базируется на системном анализе нормативно-правовых актов (Стратегия-2035, меры ФРП), статистических данных Минпромторга и примеров компаний. Выявлены и систематизированы два фундаментальных дефицита: технологический (отсутствие производства электронных блоков управления, компонентов Common Rail, АКПП) и институциональный (зависимость от глобальных цепочек сборки). Установлено, что из 740 позиций критической номенклатуры около 45% закрыты отечественными поставщиками, однако это преимущественно компоненты низкого передела. Доказано, что Стратегия-2035 фиксирует смену парадигмы: целевым индикатором становится не процент локализации, а контроль над критическими технологиями (ПО, ADAS, электроника). Форсированное импортозамещение без развития системного инжиниринга и цифрового суверенитета консервирует технологическое отставание; ключевым условием конкурентоспособности является переориентация господдержки со сборки на создание собственной компонентной базы и интеллектуальной собственности.

Ключевые слова: импортозамещение, технологический суверенитет, автомобильная промышленность, локализация, реинжиниринг, Стратегия-2035, менеджмент, инновации.

Shamsutdinova G.I.Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs
of the Russian Federation**Transformation of Import Substitution in the Russian Automotive Industry: From Adaptation to the Strategy of Technological Sovereignty**

Abstract. The relevance of the study is due to the need for the transition of the Russian automotive industry from tactical replacement of dropped imported components to the formation of long-term technological sovereignty in the face of sanctions pressure (2022-2026). The purpose of the article is to analyze structural changes in the import substitution policy of the Russian automotive industry and identify conditions for achieving technological independence. The work is based on a systematic analysis of regulatory legal acts (Strategy-2035, FRP measures), statistical data from the Ministry of Industry and Trade and examples of companies. Two fundamental deficits have been identified and systematized: technological (lack of production of electronic control units, Common Rail components, automatic transmission) and institutional (dependence on global assembly chains). It has been established that out of 740 positions of the critical nomenclature, about 45% are closed by domestic suppliers, but these are mainly low-grade components. It has been proven that Strategy 2035 captures a paradigm shift: the target indicator is not the percentage of localization, but control over critical technologies (software, ADAS, electronics). Accelerated import substitution without the development of system engineering and digital sovereignty preserves the technological gap; a key condition for competitiveness is the

reorientation of state support from assembly to the creation of its own component base and intellectual property.

Key words: import substitution, technological sovereignty, automotive industry, localization, reengineering, Strategy 2035, management, innovations.

Введение

Импортозамещение в автомобильной промышленности России в последние годы (2022–2026) превратилось в один из ключевых приоритетов государственной промышленной политики и стратегический фактор обеспечения национальной безопасности. С момента ухода с российского рынка практически системообразующих западных, японских и корейских автоконцернов - включая Toyota, Renault, Volkswagen, Hyundai, Mercedes-Benz - российская автомобильная отрасль столкнулась с необходимостью не просто оперативной адаптации, а кардинальной перестройки всей архитектуры производственных цепочек, логистических коридоров, инженеринговых компетенций и модели взаимодействия с иностранными партнерами.

Цель статьи - на основе анализа открытых данных, отраслевой статистики, документов и кейсов за 2022–2026 гг. комплексно исследовать эволюцию импортозамещения в российском автопроме: раскрыть и уточнить содержание ключевых терминов (с учетом их нормативного и экспертного использования), выявить системные противоречия, останавливающие переход к стратегическому суверенитету, и обосновать критическую значимость форсированного развития инноваций и собственной научно-производственной базы как единственного надежного фундамента долгосрочной конкурентоспособности отрасли.

1. Терминологическое поле импортозамещения в автопроме

Для корректного анализа процессов, происходящих в российской автомобильной промышленности, необходимо не просто перечислить, но и концептуально разграничить ключевые понятия, которые в публичном дискурсе часто смешиваются или используются как взаимозаменяемые. Законодательно (в рамках постановлений Правительства РФ, приказов Минпромторга, методик оценки локализации СПИК 1.0/2.0) и экспертно сложилась следующая терминологическая система:

Импортозамещение в широком смысле представляет собой систему государственных и рыночных мер, направленных на развитие внутреннего производства товаров (включая комплектующие, сырье, оборудование, технологии и программное обеспечение), которые ранее системно ввозились из-за рубежа, с целью снижения критической зависимости от импорта и обеспечения экономической и технологической безопасности. В автопроме данный термин приобретает специфическое содержание: это не просто замена иностранного компонента отечественным аналогом по форм-фактору, а создание полноценного производства с замкнутым циклом «материал – деталь – узел – агрегат – автомобиль», включая инженеринг, испытания, сертификацию и послепродажное обслуживание. Тактическое импортозамещение (быстрое копирование ушедшего компонента) принципиально отличается от стратегического (разработка собственной, часто альтернативной, технической платформы).

Локализация - доля используемых при выпуске автомобиля на территории страны отечественных (произведенных в РФ в рамках единой таможенной территории ЕАЭС с достаточной степенью переработки) комплектующих, узлов, агрегатов, материалов и примененных технологий, выраженная в процентах. В российской правоприменительной практике существуют две основные методики: натуральная (количество позиций из утвержденного перечня) и стоимостная (доля добавленной стоимости, созданной в РФ). Для заключения специальных инвестиционных контрактов (СПИК) используется балльная система, где каждому компоненту присваивается определенный вес. При этом локализация может быть иллюзорной (например, отверточная сборка из китайских SKD-комплектов с формальной штамповкой простых элементов) и реальной (глубокая, с производством

двигателей, КПП, электроники). В статье под локализацией понимается именно реальная, технологически насыщенная степень вовлечения отечественного производства.

Технологический суверенитет - более емкое и политически нагруженное понятие, чем импортозамещение и локализация. Это способность государства обладать собственными критически важными технологиями (включая исходный код ПО, проектные спецификации, ноу-хау), компетенциями по их развитию и модернизации, а также производственными мощностями полного цикла, обеспечивающими выпуск конкурентоспособной промышленной продукции, защищенный от влияния любых внешних ограничений (санкций, запрета на передачу лицензий, ухода инжиниринговых кадров). Технологический суверенитет не означает полной автаркии - разумная международная кооперация возможна, но она должна быть диверсифицированной и не создавать точки невозвратной зависимости. В автопроме это подразумевает независимость в четырех областях: базовые материалы (спецстали, алюминиевые сплавы, полимеры), силовые агрегаты (ДВС, электродвигатели, батареи), электроника (микроконтроллеры, силовые модули, системы управления), программное обеспечение (ОС, алгоритмы ADAS, телематика).

Критическая номенклатура - утверждаемый Минпромторгом РФ перечень автокомпонентов, материалов, технологий, программного обеспечения и производственного оборудования, отсутствие которых в отечественном производстве либо глубокая зависимость от единственного внешнего источника делает отрасль уязвимой к внешним ограничениям, остановке конвейера или потере безопасности автомобиля. В первоначальный перечень (2022–2023 гг.) входило более 1100 позиций, после анализа и дублирования сокращено до 740. Замещение позиций критической номенклатуры является приоритетной задачей государства, финансируемой по специальным программам (ФРП «Автокомпоненты», субсидии на НИОКР). Классический пример: компоненты системы Common Rail (форсунки, насосы высокого давления, электронные драйверы) - без них производство современных дизельных и многих бензиновых двигателей невозможно.

Параллельный импорт - легализованный (после изменений в Гражданский кодекс и Таможенный кодекс ЕАЭС) механизм ввоза оригинальных или функционально аналогичных товаров без прямого разрешения правообладателя товарного знака, минуя официальные каналы дистрибуции, через частных лиц, специальных операторов или транзит через государства-члены ЕАЭС (Армения, Казахстан, Киргизия, Беларусь). В автопроме параллельный импорт используется для поставок компонентов, которые еще не замещены (например, чипы для ECU), а также готовых автомобилей премиум-сегмента. Однако параллельный импорт не решает проблему технологической зависимости, а лишь сдвигает ее во времени, так как не создает собственного производства.

Глубокая / «полноценная» локализация - модель организации производства, предполагающая не только крупноузловую сборку (CKD - Complete Knock Down, полный разборный комплект; SKD - Semi Knock Down, крупноузловая сборка), но и освоение выпуска базовых агрегатов (двигатели, механические и автоматические трансмиссии, мосты, системы рулевого управления с электроусилителем), кузовных и штампованных деталей, жгутов проводов, панелей приборов, а также все более сложной электроники на территории РФ с использованием отечественных материалов (сталь, алюминий, пластик, стекло) и технологических процессов (штамповка, сварка, окраска, литье под давлением, фрезеровка). Ключевые индикаторы глубокой локализации: создание собственного инжинирингового центра, локализация не менее 50-70% добавленной стоимости, наличие не менее двух-трех поставщиков каждого критического компонента для резервирования.

2. Стратегическая важность импортозамещения

В 2022 году в автопроме РФ обнаружилось два фундаментальных дефицита:

Технологический дефицит - отсутствие собственных инжиниринговых компетенций и производственных мощностей по критической номенклатуре, особенно в категориях компонентов активной безопасности (ABS -антиблокировочная система тормозов, ESP -

электронная система стабилизации, системы экстренного торможения), управления двигателем (электронные блоки управления ECU, калибровки ПО, компоненты Common Rail для дизелей, системы рециркуляции отработавших газов), трансмиссий (гидромеханические и роботизированные АКПП с двойным сцеплением, их гидравлические блоки и мехатроники), а также силовой электроники и микроэлектронной базы в целом.

Институциональный дефицит - глубокая структурная зависимость от глобальных цепочек добавленной стоимости, в которых российские заводы играли роль финальных сборщиков, получая готовые агрегатные модули от зарубежных поставщиков первого уровня.

Из федерального бюджета и внебюджетных источников (через Фонд развития промышленности, ВЭБ.РФ, институты инновационного развития) было направлено свыше 260 млрд руб. на различные программы поддержки автопрома, причем фокус был сознательно смещен с субсидирования спроса (льготное кредитование/лизинг) на прямое финансирование создания производств компонентов.

Ключевые направления:

- Программа ФРП «Автокомпоненты» (постановление Правительства РФ № 1912 от 23.10.2020, но активно расширена с 2022 г.). Профинансирован 91 проект на общую сумму порядка 111 млрд руб. Средства выдаются на закупку оборудования, оснастки, лицензий на технологии под льготные 1-3% годовых на срок до 7-10 лет. Пример проекта: производство литых алюминиевых деталей двигателей, систем впрыска, рулевых реек, жгутов проводов, электронных блоков малого класса.

- Субсидирование НИОКР (программа постановления № 1649). Заключено контрактов на 50+ проектов на сумму 11 млрд руб. с производителями компонентов и научными организациями. Государство компенсирует до 80% прямых затрат на разработку конструкторской документации, изготовление опытных образцов, проведение стендовых и ходовых испытаний. Примеры: разработка отечественного блока ABS (консорциум «Итэлма» – КАМАЗ), создание тягового электродвигателя для электромобиля «Атом».

- Программа реинжиниринга (постановление № 317 от 11.03.2022). Финансируется 40 проектов на сумму почти 2 млрд руб. Реинжиниринг отличается от классических НИОКР тем, что предполагает обратное проектирование (reverse engineering) конкретного ушедшего компонента с целью его точного воспроизведения в российских условиях.

Результаты к 2026 году (по данным Минпромторга, сводный отчет по мониторингу критической номенклатуры):

- Из 740 позиций критической номенклатуры, утвержденной в 2023 году (после объединения ведомственных перечней), около 330 (почти 45%) уже закрыты российскими поставщиками, т.е. налажено серийное производство, подтвержденное испытаниями. В основном это компоненты 2-го и 3-го уровня сложности.

- Полностью освоен выпуск следующих категорий: стартеры и генераторы (заводы «КЗЭ», «ПРАМО», «СтарАвто»), системы стеклоочистки с электродвигателями (ОСВАР, «Аэротех»), моторедукторы корректоров фар и системы отопления, комплекты сцепления (КМЗ, «Волжский диск»), резинотехнические изделия (шланги, сайлентблоки), простые штампованные и литые детали кузова.

- Конкретный кейс: компания «Полад» (Тольятти, Самарская область) при поддержке ФРП (льготный заем на 300+ млн руб.) запустила импортозамещающее производство штампованных деталей (крылья, двери, капоты) для Lada Largus. Инвестиции окупились за 18 месяцев, текущая мощность - более 200 тыс. комплектов в год.

Однако важно подчеркнуть: закрыты преимущественно позиции, связанные с механикой, пассивными элементами и несложной электроникой. Сложные электронные блоки (двигатель, АКПП, ABS/ESP, мультиплексная проводка), прецизионная гидравлика Common Rail, высокоточные подшипники, современные автоматические коробки передач с двойным сцеплением остаются зоной острого дефицита, где параллельный импорт

сохраняется, а отечественные разработки пока не вышли на промышленный уровень надежности.

3. Технологический суверенитет как новая цель

Стержнем новой политики становится утвержденная Стратегия развития автомобильной промышленности РФ до 2035 года (распоряжение Правительства РФ). В ней впервые на межведомственном уровне формулируется переход «от тактического импортозамещения к системной промышленной политике, обеспечивающей технологический суверенитет».

4. Инновации как фундамент суверенитета

Переход от тактического импортозамещения к технологическому суверенитету принципиально невозможен без развития собственных научно-исследовательских компетенций (фундаментальная и прикладная наука, инжиниринг, проектирование) и инновационного производства, способного выпускать продукцию, сравнимую по характеристикам с мировыми лидерами. В автопроме России это направление нормативно закреплено в Стратегии-2035 разделом «Продукция с новыми свойствами». Инновации в автопроме — это необходимость, но они требуют координации трех факторов: инвестиций (оценка дефицита финансирования на инновационную компоненту до 2035 года составляет не менее 1,2 трлн руб.), кадров (инженеры-электронщики, специалисты по встроенному ПО, материаловеды) и технологического суверенитета в смежных отраслях (микроэлектроника, станкостроение, химия материалов). Пока эти составляющие лишь частично обеспечены, но Стратегия-2035 задает направления для их наращивания.

Заключение

Российский автопром при последовательной реализации Стратегии-2035, концентрации ресурсов на приоритетной критической номенклатуре и жёсткой увязке мер поддержки с реальным технологическим результатом способен в горизонте 5–10 лет трансформироваться из предприятия финишной сборки в полноценного субъекта глобальной автомобильной индустрии, обеспечивающего национальную безопасность, экспортный потенциал и технологический суверенитет.

Список источников

1. Горчаков А. А. The level of localization of cars in Russia was 33% [Электронный ресурс] / А. А. Горчаков // Известия. — 2025. — 15 мая. — Режим доступа: <https://en.iz.ru/> (дата обращения: 27.04.2026).
2. Каримов Р. Д. Анализ и динамика автомобильного рынка России (2019–2024) / Р. Д. Каримов // Вопросы экономики. — 2025. — № 5. — С. 112–120. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-i-dinamika-avtomobilnogo-rynka-rossii> (дата обращения: 26.04.2026).
3. Концепция развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года : проект. — Москва : Минпромторг России, 2026. — 62 с.
4. Милякин С. Р. Рынок легковых автомобилей в России / С. Р. Милякин // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2025. — № 2 (132). — С. 45–52. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/rynok-legkovykh-avtomobiley-v-rossii> (дата обращения: 26.04.2026).
5. Минаков А. В. Оценка экспорта, импорта и производства легковых автомобилей в России в условиях санкционных ограничений / А. В. Минаков // Экономические науки. — 2026. — № 1. — С. 78–85. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-eksporta-importa-i-proizvodstva-legkovykh-avtomobiley-v-rossii> (дата обращения: 26.04.2026).
6. Минпромторг России. Динамика рынка новых электромобилей в Российской Федерации [Электронный ресурс] : офиц. сайт. — 2026. — Режим доступа: <https://minpromtorg.gov.ru/> (дата обращения: 26.04.2026).

7. Минпромторг России. Минпромторг продолжает поддержку импортозамещения автокомпонентов [Электронный ресурс]. — 2024. — 27 декабря. — Режим доступа: <https://www.akm.ru/> (дата обращения: 27.04.2026).
8. Трунов Е. А. Технологические проблемы российского автомобилестроения в 2025 году / Е. А. Трунов // Инновации и инвестиции. — 2025. — № 4. — С. 34–41. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/tehnologicheskie-problemy-rossiyskogo-avtomobilestroeniya> (дата обращения: 26.04.2026).
9. Чистякова О. В. Актуальные аспекты организации региональных рынков России автомобилями собственного производства / О. В. Чистякова // Региональная экономика. — 2025. — № 3. — С. 56–63. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-aspekty-organizatsii-regionalnyh-rynkov-rossii> (дата обращения: 26.04.2026).
10. Шамсутдинова Г. И. Институциональная эволюция российской автомобильной промышленности / Г. И. Шамсутдинова // Вестник университета. — 2023. — № 12. — С. 89–97. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/institutsionalnaya-evolyutsiya-rossiyskoy-avtomobilnoy-promyshlennosti> (дата обращения: 26.04.2026).
11. Шаповалов В. В. Ценностно-трудовой подход к оценке эффективности инновационной деятельности высокотехнологичных компаний / В. В. Шаповалов // Экономическая наука современной России. — 2022. — № 4. — С. 23–31. — Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/tsennostno-trudovoy-podhod-k-otsenke-effektivnosti-innovatsionnoy-deyatelnosti> (дата обращения: 26.04.2026).
12. Эксперт РА. Рейтинг кредитоспособности АО «АвтоВАЗ» [Электронный ресурс]. — Москва, 2025. — Режим доступа: <https://raexpert.ru/> (дата обращения: 26.04.2026).

Сведения об авторе

Шамсутдинова Г.И., аспирант Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации, Москва, Россия

Information about the author

Shamsutdinova G.I., postgraduate student, Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Moscow, Russia