



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 24 августа 2026 г. № 2267-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года (далее - Стратегия).

2. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями Стратегии при разработке и реализации программных и плановых документов.

3. Минпромторгу России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти представить в 3-месячный срок в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Стратегии.

4. Рекомендовать исполнительным органам субъектов Российской Федерации руководствоваться положениями Стратегии при разработке и реализации государственных программ субъектов Российской Федерации и иных программных документов.

5. Признать утратившими силу:
распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 г. № 4261-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2023, № 1, ст. 422);

пункт 19 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации, утвержденных распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 октября 2024 г. № 2963-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2024, № 44, ст. 6677).

Председатель Правительства
Российской Федерации

М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 24 августа 2026 г. № 2267-р

СТРАТЕГИЯ
развития автомобильной промышленности
Российской Федерации до 2035 года

I. Общие положения

1. Ключевые направления настоящей Стратегии

Настоящая Стратегия определяет приоритеты, цели и задачи государственной политики по развитию автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года.

Настоящая Стратегия направлена на решение ключевых стратегических задач по увеличению производства российских транспортных средств, автомобильных компонентов и технологий, по закреплению прав на интеллектуальную собственность и конструкторскую документацию на производимые транспортные средства, автомобильные компоненты и технологии за российскими юридическими лицами, а также по росту безопасности и конкурентоспособности российских транспортных средств.

Основными инструментами реализации настоящей Стратегии являются мероприятия федеральных проектов, входящих в состав государственной программы Российской Федерации "Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности", федеральных проектов, входящих в состав национальных проектов, а также постановления Правительства Российской Федерации от 16 июля 2015 г. № 708 "О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности", от 17 июля 2015 г. № 719 "О подтверждении производства российской промышленной продукции" и от 16 июля 2020 г. № 1048 "Об утверждении Правил заключения, изменения и расторжения специальных инвестиционных контрактов".

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

2. Основания и предпосылки для разработки настоящей Стратегии

Настоящая Стратегия является документом отраслевого планирования и синхронизирована со следующими программными документами:

Указ Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208 "О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года";

Указ Президента Российской Федерации от 4 ноября 2020 г. № 666 "О сокращении выбросов парниковых газов";

Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации";

Указ Президента Российской Федерации от 28 февраля 2024 г. № 145 "О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации";

Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 г. № 309 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года";

Указ Президента Российской Федерации от 6 августа 2025 г. № 547 "О сокращении выбросов парниковых газов";

Указ Президента Российской Федерации от 14 ноября 2025 г. № 841 "Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года";

постановление Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2025 г. № 1752 "Об отдельных вопросах реализации технологической политики в Российской Федерации";

Стратегия развития электронной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 января 2020 г. № 20-р;

Сводная стратегия развития обрабатывающей промышленности Российской Федерации до 2030 года и на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 июня 2020 г. № 1512-р;

Стратегия развития станкоинструментальной промышленности на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 2869-р;

Концепция развития водородной энергетики в Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2021 г. № 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. № 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. № 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. № 3363-р;

Стратегия развития отрасли связи Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 ноября 2023 г. № 3339-р;

Концепция развития автомобильного туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2024 г. № 1025-р;

Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р;

Энергетическая стратегия Российской Федерации на период до 2050 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 12 апреля 2025 г. № 908-р;

Концепция развития рынка газомоторного топлива в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 августа 2025 г. № 2366-р;

Концепция научно-технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2025 г. № 3871-р;

стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденное распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2025 г. № 3887-р;

федеральный проект "Производство инновационного транспорта", входящий в состав национального проекта "Промышленное обеспечение транспортной мобильности";

федеральный проект "Новые технологии и производства литий-ионных и постлитиевых систем накопления электроэнергии", входящий в состав национального проекта "Новые атомные и энергетические технологии";

национальный проект "Экономика данных и цифровая трансформация государства";

перечень инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2021 г. № 2816-р (в части инициативы социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года "Беспилотные логистические коридоры");

планы мероприятий ("дорожные карты") по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлениям "Автонет", "Нейронет", "Энерджинет" и "Технет" (передовые производственные технологии).

Настоящая Стратегия может являться основой для разработки государственных программ (подпрограмм) Российской Федерации, государственных программ (подпрограмм) субъектов Российской Федерации, а также правовых актов, предусматривающих мероприятия, направленные на развитие автомобильной промышленности Российской Федерации и смежных отраслей.

3. Основные понятия, используемые в настоящей Стратегии

Понятия, используемые в настоящей Стратегии, означают следующее:

"автобус" - транспортное средство категории М₃ или М₃G согласно техническому регламенту Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011), утвержденному решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 (далее - технический регламент);

"гибридный автомобиль" - транспортное средство категории M_1 , M_1G , M_2 , M_2G , N_1 , N_1G , N_2 , N_2G , N_3 или N_3G согласно техническому регламенту, имеющее не менее 2 различных преобразователей энергии (двигателей) и 2 различных (бортовых) систем аккумулирования энергии для целей приведения в движение транспортного средства;

"грузовой автомобиль" - транспортное средство категории N_2 , N_2G , N_3 или N_3G согласно техническому регламенту с технически допустимой максимальной массой транспортного средства более 7,5 тонны;

"данные транспортного средства" - данные в электронной форме, получаемые в результате эксплуатации транспортного средства, включая данные, формируемые транспортным средством, его автомобильными компонентами и встроенными информационными системами, а также данные, возникающие в процессе оказания услуг, связанных с его использованием, обслуживанием и функционированием;

"легкий коммерческий автомобиль" - транспортное средство категории M_2 , M_2G , N_1 , N_1G , N_2 или N_2G согласно техническому регламенту;

"легковой автомобиль" - транспортное средство категории M_1 или M_1G согласно техническому регламенту;

"новое транспортное средство" - транспортное средство не старше 3 лет с года его производства;

"стандартизированные (унифицированные) компонентная база и технологии" - совокупность основных конструктивных решений (силовая установка, кузовные элементы, точки крепления основных узлов и агрегатов и прочее), используемых автомобильных компонентов, программного обеспечения транспортного средства и технологий производства, позволяющая унифицировать производство транспортных средств разных моделей;

"электробус" - транспортное средство категории M_3 или M_3G согласно техническому регламенту, приводимое в движение электродвигателем;

"электромобиль" - транспортное средство категории M_1 , M_1G , M_2 , M_2G , N_1 , N_1G , N_2 , N_2G , N_3 или N_3G согласно техническому регламенту, приводимое в движение электродвигателем.

II. Анализ текущего состояния автомобильной промышленности Российской Федерации

1. Значимость автомобильной промышленности для экономики Российской Федерации

Автомобильная промышленность - одна из ключевых отраслей российской экономики, в которой в 2024 году работало около 0,3 млн. человек.

Валовая добавленная стоимость производства транспортных средств, прицепов и полуприцепов по итогам 2024 года составила 0,8 трлн. рублей (порядка 0,4 процента номинального объема валового внутреннего продукта в Российской Федерации в текущих ценах). Совокупный объем рынка новых транспортных средств, рынка транспортных средств с пробегом, рынка автомобильных компонентов и запасных частей, а также рынка предоставления услуг по сервисному обслуживанию транспортных средств в стоимостном выражении по итогам 2024 года оценивается на уровне свыше 20 трлн. рублей (порядка 10 процентов номинального объема валового внутреннего продукта в Российской Федерации в текущих ценах).

Автомобильная промышленность создает мультипликативный эффект, формируя потребность в дополнительных объемах производства продукции металлургической, химической и электротехнической отраслей, отрасли производства электронных компонентов, станкоинструментальной промышленности и других отраслей промышленности. В структуре промежуточного потребления автомобильной промышленности (согласно оценке Федеральной службы государственной статистики по итогам 2021 года) около 53 процентов занимает продукция автомобильной компонентной отрасли, около 20 процентов - продукция металлургической отрасли (металлы и металлоизделия), около 12 процентов - услуги, связанные с торговлей и ремонтом, около 8 процентов - продукция электроники и электротехники, машиностроения и информационных технологий, около 7 процентов - материалы (текстиль, лакокрасочные материалы, резина, пластмассы, стекло).

Российская автомобильная промышленность по итогам 2024 года занимала около 2 процентов объема мирового автомобильного рынка в натуральном выражении. По отдельным технологиям и автомобильным компонентам сохраняется зависимость от импортных поставок автомобильных компонентов и оборудования. В сегментах легковых

автомобилей и грузовых автомобилей рынка новых транспортных средств сохранялась высокая доля импортных транспортных средств (порядка 50 процентов общего объема проданных транспортных средств в натуральном и стоимостном выражении по итогам 2024 года). В сегментах легких коммерческих автомобилей и автобусов доля импортных транспортных средств характеризовалась как низкая.

Развитие автомобильной промышленности осуществляется в условиях продолжающейся трансформации глобального автомобильного рынка. Среди основных трендов выделяются усиление региональной специализации автомобильных рынков, региональная концентрация производственных цепочек, изменение потребительских предпочтений, развитие технологий в области современных силовых установок (включая электрическую и гибридную силовые установки) и автономного вождения (включая системы помощи водителю "Advanced Driver Assistance Systems" (далее - системы помощи водителю) и системы автономного вождения), а также систем "цифрового автомобиля". Кроме того, появляются новые бизнес-модели, растет конкуренция со стороны непрофильных участников рынка, прежде всего крупнейших иностранных технологических компаний.

В автомобильной промышленности сохраняются сложности в поставках некоторых значимых комплектующих и материалов (в том числе в связи с введением экономических санкций со стороны ряда стран).

Все это указывает на необходимость актуализации основных направлений стратегического развития отечественной автомобильной промышленности для более эффективного ответа на возникающие вызовы.

2. Анализ реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 г. № 4261-р

Анализ реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022 г. № 4261-р, свидетельствует об успешном выполнении ряда задач.

После существенного снижения объема продаж транспортных средств по итогам 2022 года (снижение более чем на 50 процентов по отношению к уровню 2021 года) к 2025 году были обеспечены:

возобновление полноценной работы большинства автомобильных производств - восстановлена работа 80 процентов производственных мощностей предприятий иностранных автопроизводителей, приостановивших деятельность в 2022 году;

рост объемов производства транспортных средств всех сегментов - в 2025 году произведено 0,83 млн. штук, что более чем в 2 раза выше уровня 2022 года;

сохранение стабильного уровня занятости в отрасли;

развитие проектов, освоение производства и вывод на рынок транспортных средств, соответствующих современным технологическим тенденциям в области электрического транспорта;

развитие зарядной инфраструктуры для электрического транспорта - количество зарядных станций в 2025 году превысило 9,5 тыс. единиц, что в 2 раза выше уровня 2022 года.

Несмотря на достигнутые результаты, сохраняются следующие проблемы:

недостаточный удельный объем производства транспортных средств на одну платформу, отсутствие эффекта масштаба для развития автомобильных компонентов и снижения себестоимости готовой продукции;

относительно низкий уровень автомобилизации (показатель, отражающий количество автомобилей на 1000 человек) - 330 штук;

высокий средний возраст парка транспортных средств (в сегменте легковых автомобилей - порядка 16 лет, в сегментах легких коммерческих автомобилей и грузовых автомобилей - порядка 20 лет);

недостаточный объем расходов на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ для разработки конкурентоспособных транспортных средств и автомобильных компонентов;

высокая доля импорта в объеме продаж новых транспортных средств;

сохраняющаяся зависимость автопроизводителей в Российской Федерации от иностранных поставщиков автомобильных компонентов ввиду отсутствия локальных технологий и производства российских автомобильных компонентов или их неконкурентоспособности по цене и качеству;

ограниченный потенциал для развития экспорта и сокращение объемов финансовой поддержки экспорта по сравнению с предыдущими периодами;

устаревание производственных мощностей и производственного оборудования, низкий уровень производительности труда, роботизации и автоматизации на отдельных производственных площадках;

недостаточный уровень развития кадрового потенциала по современным технологическим направлениям;

недостаточный уровень развития инфраструктуры для использования новых продуктов в области современных силовых установок, систем помощи водителю и систем автономного вождения, а также систем "цифрового автомобиля".

3. Объем, структура производственных мощностей, уровень их консолидации и загрузки

Общий объем созданных в Российской Федерации производственных мощностей по состоянию на 2025 год составил около 3,3 млн. транспортных средств в год, в том числе легковых автомобилей - 2,8 млн. штук, легких коммерческих автомобилей - 0,3 млн. штук, грузовых автомобилей - 0,13 млн. штук, автобусов - 0,03 млн. штук.

Общий объем производства в 2025 году составил около 0,8 млн. транспортных средств, в том числе легковых автомобилей - 0,7 млн. штук, легких коммерческих автомобилей - 0,08 млн. штук, грузовых автомобилей - 0,03 млн. штук, автобусов - 0,01 млн. штук.

Финансовая емкость рынка новых транспортных средств, произведенных на территории Российской Федерации в 2025 году, составила около 3 трлн. рублей.

В настоящее время в структуре производства по типу силовой установки основная часть (более 99 процентов) производственных мощностей используется для выпуска транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания, в том числе использующих газ в качестве моторного топлива.

В 2024 году объем производства транспортных средств, использующих газ в качестве моторного топлива, составил более 5 тыс. штук. При этом растет количество выпускаемых транспортных средств с применением альтернативных силовых установок. В 2024 году на российских предприятиях было произведено 4,2 тыс. транспортных средств с электрическими силовыми установками, а в 2025 году - 4,4 тыс. таких транспортных средств.

По состоянию на декабрь 2025 г. структура производства транспортных средств отличалась высоким уровнем консолидации. Совокупная доля 3 крупнейших групп автопроизводителей в общем объеме производства транспортных средств составила:

- в сегменте легковых автомобилей - более 80 процентов;
- в сегменте легких коммерческих автомобилей - более 80 процентов;
- в сегменте грузовых автомобилей - более 90 процентов;
- в сегменте автобусов - более 90 процентов.

Средний уровень загрузки действующих производственных мощностей в 2024 и 2025 годах составил:

- в сегменте легковых автомобилей - 25 процентов;
- в сегменте грузовых автомобилей - 35 процентов;
- в сегменте легких коммерческих автомобилей - 41 процент;
- в сегменте автобусов - 43 процента.

Текущий уровень загрузки производственных мощностей обусловлен структурными изменениями в отрасли, связанными с уходом иностранных производителей и последующим переформатированием в 2023 - 2025 годах производственных площадок под новые проекты и партнерские модели взаимодействия (включая выпуск автомобилей с электрическими силовыми установками).

Объем существующих производственных мощностей достаточен для удовлетворения потребностей внутреннего рынка во всех сегментах транспортных средств.

Вместе с тем часть используемых автопроизводителями производственных мощностей, производственного оборудования и оснастки не в полной мере соответствует критериям современных высокотехнологичных производств по уровню автоматизации и роботизации процессов, применения цифровых систем управления, а также производительности труда.

4. Внутренний рынок

В период с 2005 по 2025 год совокупный объем рынка новых транспортных средств Российской Федерации достигал около 3 млн. штук в год в 2008, 2012 и 2013 годах, с 2015 по 2025 год совокупный объем рынка новых транспортных средств Российской Федерации составил 1,5 - 1,6 млн. штук в год. Совокупное количество сделок купли-продажи транспортных средств с пробегом за период с 2005 по 2025 год составило 4,5 - 6,5 млн. штук в год. Таким образом, ежегодное количество

транзакций, связанных с покупкой новых транспортных средств и транспортных средств с пробегом, в Российской Федерации оценивается на уровне 7 - 8 млн. единиц.

Средний возраст эксплуатируемого парка транспортных средств на 2024 год составил:

в Российской Федерации:

легковых автомобилей - 15,5 года;

легких коммерческих автомобилей - 18,7 года;

грузовых автомобилей - 20,9 года;

автобусов - 16,7 года;

в Китайской Народной Республике:

легковых автомобилей - 7 лет;

грузовых автомобилей - 6 лет;

в Соединенных Штатах Америки:

легковых автомобилей - 13 лет;

легких коммерческих автомобилей - 12 лет;

грузовых автомобилей - 12 лет;

автобусов - 7 лет;

в Федеративной Республике Германия:

легковых автомобилей - 10 лет;

легких коммерческих автомобилей - 9 лет;

грузовых автомобилей - 9 лет;

автобусов - 8 лет;

в Турецкой Республике:

легковых автомобилей - 14 лет;

легких коммерческих автомобилей - 14 лет;

грузовых автомобилей - 16 лет;

автобусов - 16 лет;

в Чешской Республике:

легких коммерческих автомобилей - 15 лет;

грузовых автомобилей - 16 лет;

автобусов - 15 лет.

Уровень автомобилизации по состоянию на 2024 год составил:

в Российской Федерации - порядка 330 штук;

в Федеративной Республике Бразилия - более 360 штук;

в Японии - более 500 штук;

в странах Европейского союза - более 570 штук (в среднем);

в Соединенных Штатах Америки - более 760 штук.

Общий объем продаж новых транспортных средств и транспортных средств с пробегом, структура парка транспортных средств и уровень автомобилизации в Российской Федерации указывают на потенциал увеличения объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации при условии реализации программ обновления парка и обеспечения конкурентоспособности российской продукции по цене, потребительским свойствам и качеству.

По итогам 2024 года объем продаж в Российской Федерации транспортных средств во всех сегментах достиг порядка 1,8 млн. штук (в том числе легковые автомобили - 1,57 млн. штук, легкие коммерческие автомобили - 0,12 млн. штук, грузовые автомобили - 0,13 млн. штук и автобусы - 0,02 млн. штук). В 2025 году этот же показатель составил около 1,5 млн. штук (в том числе легковые автомобили - 1,32 млн. штук, легкие коммерческие автомобили - 0,09 млн. штук, грузовые автомобили - 0,06 млн. штук и автобусы - 0,01 млн. штук).

Объем импорта автомобилей увеличился с 377 тыс. штук в 2019 году до 1030 тыс. штук в 2024 году. При этом доля импортной продукции в 2024 году возросла во всех сегментах транспортных средств (за исключением сегмента легких коммерческих автомобилей) и составила:

- в сегменте легковых автомобилей - 59 процентов (в 2019 году - 19 процентов);

- в сегменте легких коммерческих автомобилей - 10 процентов (в 2019 году - 27 процентов);

- в сегменте грузовых автомобилей - 72 процента (в 2019 году - 28 процентов);

- в сегменте автобусов - 22 процента (в 2019 году - 12 процентов).

Доля импорта транспортных средств на российском рынке в 2025 году снизилась за счет реализации комплекса мер по поддержке автопроизводителей и составила менее 50 процентов общего объема рынка новых транспортных средств Российской Федерации.

С 2019 года по настоящее время в структуре продаж новых транспортных средств в сегменте легковых автомобилей преобладают бюджетные и массовые модели малого класса ("B" и "B+", в том числе повышенной проходимости) с долей 40 - 50 процентов. Доля моделей легковых автомобилей среднего класса ("C" и "D", в том числе повышенной проходимости) в структуре продаж новых транспортных средств варьируется в диапазоне 35 - 45 процентов, оставшаяся часть

приходится на модели бизнес-класса, представительского класса и иных классов ("Е", "F" и др.).

В структуре продаж новых транспортных средств в сегменте легких коммерческих автомобилей преобладают транспортные средства с типом кузова "фургон" (цельнометаллические фургоны и грузовики с закрытым кузовом) с долей 40 - 50 процентов, бортовые и тентованные автомобили (грузовые автомобили с платформой) с долей 20 - 30 процентов, а также легкие коммерческие транспортные средства на базе легкового автомобиля с долей 10 - 15 процентов.

В структуре продаж новых транспортных средств в сегменте грузовых автомобилей наибольшие доли занимают седельные (магистральные) тягачи (до 40 процентов) и самосвалы (до 30 процентов).

В структуре продаж новых транспортных средств в сегменте автобусов 65 - 70 процентов занимают автобусы, предназначенные для осуществления пассажирских перевозок на муниципальных маршрутах регулярных перевозок и межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок в границах субъектов Российской Федерации, и 10 - 20 процентов - автобусы, предназначенные для осуществления пассажирских перевозок на межрегиональных маршрутах регулярных перевозок и международных маршрутах регулярных перевозок.

5. Транспорт общего пользования и сервисы "совместной мобильности"

Развитие транспорта общего пользования и сервисов "совместной мобильности" (аренда, подписные сервисы, такси, другие интегрированные сервисы) оказывает заметное влияние на структуру спроса на транспортные средства в Российской Федерации.

Повышение качества и доступности городского пассажирского транспорта, а также реализация мероприятий федеральных проектов, входящих в состав государственных программ Российской Федерации, и федеральных проектов, входящих в состав национальных проектов, по обновлению подвижного состава формируют устойчивый спрос на автобусы и электробусы, прежде всего большого и особо большого классов. Государственная политика в отношении развития транспорта общего пользования осуществляется в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период

до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

Рынок новых транспортных средств Российской Федерации характеризуется увеличением спроса на сервисы "совместной мобильности" в крупнейших городских агломерациях. Совокупный размер парка транспортных средств, эксплуатируемых в сфере каршерингового сервиса, по итогам 2025 года превысил 70 тыс. штук. По сравнению с личными транспортные средства, принадлежащие каршеринговым сервисам, эксплуатируются интенсивнее, что приводит к увеличению частоты их обновления.

6. Уровень локализации производства транспортных средств и развитие отрасли автомобильных компонентов

Уровень локализации производства транспортных средств в Российской Федерации варьируется в зависимости от сегмента транспортных средств и производителей автомобильных компонентов, что связано с различиями в объемах импортных автомобильных компонентов в составе продукции, степенью развития сети отечественных производителей автомобильных компонентов и их участием в производственных цепочках.

Наиболее высокий уровень локализации производства имеют следующие модели транспортных средств:

в сегменте легковых автомобилей - LADA GRANTA;

в сегменте легких коммерческих автомобилей - Gazelle Next и УАЗ Профи;

в сегменте грузовых автомобилей - К4046 (КАМАЗ K5), М1946 (КАМАЗ K5) и 43206-71 (УРАЛ NEXT).

В Российской Федерации сформирована отрасль автомобильных компонентов, включающая около 800 предприятий, в которой занято более 380 тыс. человек. По итогам 2024 года объем отгрузки автомобильных компонентов собственного производства (комплектующих и принадлежностей для транспортных средств) в денежном выражении составил около 700 млрд. рублей. Совокупный объем рынка автомобильных компонентов и запасных частей (в том числе иностранного производства) Российской Федерации в 2024 году превысил 3,4 трлн. рублей (из них 2,6 трлн. рублей - в сегменте легковых

автомобилей, 0,8 трлн. рублей - в сегментах легких коммерческих автомобилей и грузовых автомобилей).

На территории Российской Федерации освоено стабильное производство следующих автомобильных компонентов, которые обеспечивают потребности большинства отечественных автопроизводителей, - поршневой палец в составе двигателя внутреннего сгорания, механическая коробка переключения передач, отдельные элементы экстерьера и интерьера, колеса в сборе, рулевое колесо в сборе, шины, отдельные элементы подвески, топливные баки и другие.

Формируются компетенции в области производства ключевых автомобильных компонентов для транспортных средств с электрическими и гибридными силовыми установками. Производство узлов и автомобильных компонентов транспортных средств с электрическими силовыми установками, аналогичных узлам и автомобильным компонентам транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания, в значительной степени освоено отечественными производителями.

При этом наибольшие перспективы локализации производства связаны с созданием производств тяговых аккумуляторных батарей, электроприводов и высоковольтной электроники, доля которых в стоимости электромобиля может составлять до 50 - 60 процентов.

Вместе с тем некоторые субкомпоненты и материалы, входящие в состав критически важных систем (тормозные системы, рулевые системы, топливные системы, системы комфорта и безопасности, полупроводниковые элементы, катушки зажигания, форсунки, клапаны, элементы топливной рампы, элементы аккумуляторной батареи для транспортных средств с электрической силовой установкой и др.), не производятся на территории Российской Федерации. Сохраняется зависимость отрасли от импорта отдельных автомобильных компонентов, сложных электронных систем и специализированных материалов, а также систем помощи водителю, систем автономного вождения и систем "цифрового автомобиля". Развитие локализованных производств этих автомобильных компонентов, а также формирование сети российских производителей второго и третьего уровней являются приоритетными направлениями обеспечения технологической независимости и устойчивости автомобильной промышленности Российской Федерации.

7. Экспорт

С 2022 года существенное влияние на развитие экспорта автомобильной продукции оказывают внешние ограничения, повлекшие усложнение логистических и расчетных операций, а также изменение валютных условий, влияющее на ценовую конкурентоспособность российской продукции на внешних рынках.

Совокупный объем экспорта транспортных средств в 2024 году составил порядка 40 тыс. штук. Крупнейшими автопроизводителями - экспортерами готовой продукции, произведенной на территории Российской Федерации, по итогам 2024 года являлись акционерное общество "АВТОВАЗ" (более 20 тыс. штук), общество с ограниченной ответственностью "Автомобильный завод "НАЗ" (порядка 11 тыс. штук) и публичное акционерное общество "КАМАЗ" (более 4 тыс. штук).

Основными целевыми автомобильными рынками для экспорта автомобильной продукции из Российской Федерации с долей 93 процента в натуральном выражении в 2024 году явились автомобильные рынки государств - участников Содружества Независимых Государств (Республика Белоруссия, Республика Казахстан, Азербайджанская Республика, Республика Узбекистан). Среди стран дальнего зарубежья крупнейшими импортерами автомобильной продукции из Российской Федерации в 2024 году явились Социалистическая Республика Вьетнам, Турецкая Республика и Государство Ливия. В отдельных странах реализуются проекты по сборке российских транспортных средств на локальных производственных площадках.

8. Товаропроводящая сеть и сервисное обслуживание

По состоянию на 2025 год совокупная сеть дистрибуции транспортных средств в Российской Федерации включала более 5,4 тыс. уникальных дилерских центров. Порядка 3 тыс. таких центров специализировались на сегменте легковых автомобилей, около 1,4 тыс. центров - на сегменте легких коммерческих автомобилей, около 1 тыс. центров - на сегменте грузовых автомобилей (без учета мультибрендовых дилерских центров).

По состоянию на декабрь 2025 г. наблюдалось снижение числа автомобильных салонов (точек продаж), однако количество заключенных дилерских контрактов растет, поскольку многие дилерские центры являются мультибрендовыми, совмещая продажу и обслуживание

транспортных средств нескольких марок. Рост количества дилерских контрактов происходит на фоне снижения объемов продаж транспортных средств и приводит к усилению конкуренции между дилерскими центрами, снижению их экономических показателей и росту рисков, связанных с банкротством.

Количество официальных станций технического обслуживания транспортных средств в Российской Федерации также варьируется в зависимости от сегмента транспортных средств.

По состоянию на 2025 год число официальных станций технического обслуживания транспортных средств составило:

в сегменте легковых автомобилей - порядка 4,5 тыс. единиц;

в сегменте легких коммерческих автомобилей - порядка 2 тыс. единиц;

в сегменте грузовых автомобилей - порядка 2 тыс. единиц;

в сегменте автобусов - порядка 600 единиц.

Финансовая емкость рынка услуг сервисного обслуживания по итогам 2024 года оценена в размере порядка 1,2 трлн. рублей. Поскольку в Российской Федерации наблюдаются рост среднего возраста парка транспортных средств и снижение доли новых транспортных средств в структуре их парка, официальные станции технического обслуживания транспортных средств сталкиваются со снижением количества автомобилей, находящихся на гарантии, что негативно влияет на коммерческие показатели и финансово-экономическое состояние официальных станций технического обслуживания транспортных средств, а также уменьшает их налогооблагаемую базу, снижая доходную часть федерального и региональных бюджетов.

9. Меры государственной поддержки автомобильной промышленности Российской Федерации

В настоящее время реализуется комплекс мер по поддержке автомобильной промышленности Российской Федерации за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Наиболее эффективными мерами государственной поддержки являются программы льготного автокредитования и лизинга, которые направлены на стимулирование конечного спроса на транспортные средства и обеспечение стабильной загрузки производственных

мощностей в условиях рыночной волатильности. С 2022 по 2024 год на финансирование этих программ было направлено около 76,4 млрд. рублей. Результатом реализации этих программ стало обеспечение дополнительного объема производства и продаж порядка 280 тыс. транспортных средств. В 2025 году размер финансирования указанных программ составил около 72,7 млрд. рублей, что способствовало реализации около 192,5 тыс. транспортных средств.

Росту спроса на отечественные электромобили способствовали государственная поддержка развития зарядной инфраструктуры (в 2022 - 2025 годах установлено 2,5 тыс. "быстрых" электрических зарядных станций) и предоставление поддержки пользователям в виде бесплатного проезда российских электромобилей по платным участкам федеральных автомобильных дорог, бесплатных парковок и льготного налогообложения.

Государственные закупки транспортных средств, прежде всего в сегментах легких коммерческих автомобилей и автобусов, формируют предсказуемый внутренний спрос и позволяют автопроизводителям планировать производственные, инвестиционные и кадровые программы. По итогам 2024 года на закупку отечественной автомобильной техники было направлено порядка 30 млрд. рублей, в первом полугодии 2025 г. размер финансирования государственных закупок превысил 20 млрд. рублей.

Отдельное направление государственной поддержки составляют меры по развитию научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и технологий, в том числе в рамках программ федерального государственного автономного учреждения "Российский фонд технологического развития". Так, по программе "Автокомпоненты" с 2022 по 2025 год было поддержано и профинансировано более 90 проектов на общую сумму более 110 млрд. рублей, более 50 проектов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на сумму более 10 млрд. рублей, порядка 40 проектов по реинжинирингу на сумму порядка 2 млрд. рублей. Результатом реализации указанного направления поддержки стало обеспечение поставок и производства порядка 330 из 740 критических автомобильных компонентов и материалов, по которым сформированы собственные компетенции, технологическая база, действующие индустриальные проекты.

Реализация механизмов специальных инвестиционных контрактов в области автомобильной промышленности ("СПИК 1.0" и "СПИК 2.0")

позволила с 2022 по 2025 год привлечь в развитие автомобильной промышленности Российской Федерации дополнительные инвестиции в размере более 110 млрд. рублей. По итогам мероприятий, предусмотренных в рамках таких специальных инвестиционных контрактов, обеспечены рост автомобильного производства до порядка 1 млн. штук в год и сохранение занятости в отрасли на стабильном уровне 0,3 млн. человек. Общий ожидаемый объем инвестиций в рамках специальных инвестиционных контрактов к окончанию срока действия основных контрактов в 2033 году составит порядка 350 млрд. рублей.

Государственная поддержка экспорта осуществляется в рамках комплекса мер, включая инструменты компенсации расходов на транспортировку продукции, расходов по экспортным кредитам коммерческих банков, расходов на содействие в процессе сертификации, сервисную инфраструктуру, продвижение продукции на иностранных рынках.

III. Глобальные тенденции в автомобильной промышленности

1. Факторы конкурентоспособности

К факторам конкурентоспособности автомобильной промышленности относятся:

способность разрабатывать и производить стандартизированные автомобильные компоненты и технологии, доступные по цене, с использованием конкурентоспособных по качеству сырья и материалов;

наличие производственных мощностей, которые могут быть использованы для выпуска современных транспортных средств;

доступность долгосрочных финансовых ресурсов;

обеспеченность отрасли квалифицированными кадрами, компетенциями, инженерными школами;

проактивная роль государства и результативность институциональных механизмов регулирования и поддержки отрасли;

развитая товаропроводящая сеть и система сервисного обслуживания.

К ключевым факторам конкурентоспособности автопроизводителей относятся:

объем (масштаб) годового выпуска транспортных средств на одну платформу. Эффективный (обеспечивающий конкурентоспособность российских автопроизводителей на международном рынке) масштаб

выпуска транспортных средств на одну платформу в сегменте легковых автомобилей - не менее 500 тыс. штук в год, в сегменте легких коммерческих автомобилей - не менее 100 тыс. штук в год, в сегменте грузовых автомобилей - не менее 80 тыс. штук в год;

наличие компетенций и опыта полного цикла проектирования транспортных средств (научно-технические центры), включая быструю модернизацию, разработку и индустриализацию новых платформ, наличие собственной испытательной базы. У ведущих иностранных автопроизводителей средний уровень инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы составляет 5 - 7 процентов выручки, что поддерживает регулярное обновление модельного ряда и позволяет формировать технологический задел.

Таким образом, для обеспечения устойчивого развития и повышения конкурентоспособности автопроизводителей в Российской Федерации необходимо обеспечить соответствующий масштаб выпуска транспортных средств на одной платформе и стимулировать развитие собственных научно-технических (инжиниринговых) центров.

2. Развитие силовых установок нового поколения

Мировая автомобильная промышленность вступила в этап глубокой технологической трансформации, определяемой переходом к низкоуглеродной мобильности. В рамках этого перехода автопроизводители развивают энергоэффективные двигатели внутреннего сгорания (в том числе на газомоторном топливе) и силовые установки на альтернативных типах топлива (в том числе электрические и гибридные силовые установки).

Основными причинами глобального перехода к низкоуглеродной мобильности являются:

усиление требований по сокращению выбросов парниковых газов согласно Парижскому соглашению от 12 декабря 2015 г.;

урбанизация и концентрация населения в крупных городах (к 2050 году более 70 процентов населения планеты будет жить в городах), что повышает требования к качеству городской среды;

стремление государств и производителей к энергетической независимости;

использование экологических стандартов и норм выбросов как инструментов глобальной конкуренции и регулирования доступа на рынки.

Транспортные средства, использующие газ в качестве моторного топлива, рассматриваются как одно из экологических и экономически эффективных решений для модернизации парка транспортных средств, позволяющих снизить выбросы в атмосферу и повысить энергоэффективность. Применение газомоторного топлива наиболее эффективно в сегментах транспортных средств, для которых характерны высокий пробег и стабильная эксплуатационная нагрузка, а также для которых экономический эффект от топлива проявляется в течение первых лет владения. К 2035 году в Российской Федерации предполагается рост парка транспортных средств, использующих газ в качестве моторного топлива, до 1 - 1,3 млн. штук, из которых 40 - 45 процентов составят легкие коммерческие автомобили, грузовые автомобили и автобусы.

В рамках тренда на электрификацию происходит переход от традиционных двигателей внутреннего сгорания к электрическим и гибридным силовым установкам, основанным на аккумуляторных системах накопления энергии. Мировой рынок электромобилей и гибридных автомобилей демонстрирует устойчивый рост - в 2024 году реализовано свыше 17 млн. штук электромобилей и гибридных автомобилей (19 процентов общего объема мирового рынка новых транспортных средств, из которых около 67 процентов на рынке новых транспортных средств производства Китайской Народной Республики). К 2030 году ожидается увеличение объема продаж электромобилей и гибридных автомобилей до 35 млн. штук (около 30 процентов общего объема мирового рынка новых транспортных средств), а к 2035 году - более 50 процентов общего объема мирового рынка новых транспортных средств.

Рост доли электромобилей и гибридных автомобилей на мировом рынке новых транспортных средств свидетельствует о принятии потребителями технологий нового поколения, направленных на повышение энергоэффективности, сокращение эксплуатационных затрат и снижение воздействия на окружающую среду, что способствует повышению качества жизни в городах. При этом внедрение электромобильных технологий обеспечивается путем реализации мер государственной поддержки (субсидии, льготы, гранты на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы), формирования национальных программ декарбонизации и стимулирования потребительского спроса.

Ключевые направления технологического развития в сфере электромобильности включают повышение удельной энергоемкости аккумуляторных батарей, снижение стоимости производства тяговых батарей, увеличение срока эксплуатации аккумуляторных батарей, повышение безопасности и долговечности батарейных систем, развитие технологий быстрой зарядки, развитие инфраструктуры зарядных станций, включая системы "сверхбыстрой" и "двунаправленной" зарядки, развитие технологии и увеличение объема переработки аккумуляторных батарей, совершенствование архитектуры электропривода и систем управления энергопотреблением транспортного средства.

3. Технологии автономного вождения

Одним из ключевых направлений научно-технического прогресса в автомобильной промышленности является развитие технологий автономного вождения, включая развитие систем помощи водителю и систем автономного вождения.

В настоящее время выделяют 6 уровней автономности транспортных средств - от нулевого уровня (автоматизация управления движением отсутствует) до пятого уровня (полная автоматизация управления движением).

Системы автоматизированного управления второго уровня, в том числе системы помощи водителю, включающие адаптивный круиз-контроль, удержание в полосе движения, автоматическое торможение, массово внедряются в производство и уже сейчас становятся стандартом для большинства новых транспортных средств.

К 2030 году каждое новое транспортное средство будет оснащено элементами систем автоматизированного управления второго уровня, а к 2035 году доля транспортных средств с высокой степенью автономности (третий уровень и выше) может достичь 10 - 15 процентов мирового рынка новых транспортных средств.

Основными факторами ускоренного внедрения технологий автономного вождения являются:

- развитие технологий машинного обучения, сенсорных систем и искусственного интеллекта, обеспечивающих функционирование систем машинного зрения и принятие решений;

- стремление к снижению эксплуатационных расходов и повышению топливной эффективности;

необходимость повышения уровня безопасности дорожного движения и сокращения числа дорожно-транспортных происшествий;

дефицит квалифицированных водителей и рост затрат на оплату их труда.

Внедрение технологий автономного вождения сопровождается рядом технологических и институциональных вызовов, включая необходимость:

создания нормативно-правовой базы, определяющей статус, ответственность владельцев и порядок эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств;

обеспечения кибербезопасности и защиты данных пользователей;

развития инфраструктуры высокоскоростной передачи данных и навигационного обеспечения (спутниковые и локальные системы позиционирования, беспроводная связь 5G).

4. Системы "цифрового автомобиля"

Одним из ключевых направлений глобальной трансформации автомобильной отрасли является цифровизация транспортных средств, предусматривающая их "подключенность" (постоянную связь транспортного средства с цифровой инфраструктурой посредством телекоммуникационных сетей для обмена данными и взаимодействия с внешними информационными системами) и формирование платформ данных транспортного средства, в том числе в рамках развития "умных" городов. К 2035 году большинство новых транспортных средств будут подключены к цифровой инфраструктуре, обеспечивающей обмен информацией с внешними системами в режиме реального времени.

В международной практике подобные платформы создаются при непосредственном участии государства, которое формирует нормативно-правовую базу и стандарты, регистрирует операторов данных и обеспечивает соблюдение принципов безопасности и недискриминационного доступа.

В Китайской Народной Республике формируется национальная система регулирования данных транспортных средств. Министерство промышленности и информатизации Китайской Народной Республики внедряет единые стандарты обмена, хранения и защиты данных, создавая архитектуру интернета транспортных средств и обеспечивая локализацию и кибербезопасность информации. Китайская Народная Республика формирует централизованную модель управления данными транспортных

средств, при которой государство контролирует базовую инфраструктуру и стандарты, а автопроизводители обязаны использовать утвержденные протоколы передачи и хранения телематической информации.

В Японии реализуется гибридная модель развития подключенных и автоматизированных транспортных средств, при которой государство формирует инфраструктуру и стандарты обмена данными, а автопроизводители и организации, осуществляющие деятельность в области информационных технологий, создают сервисные и коммерческие решения на их основе. Такая модель позволяет сохранять контроль государства над критической цифровой инфраструктурой и безопасностью данных транспортных средств, при этом развитие пользовательских сервисов, телематических приложений и коммерческих платформ осуществляется автопроизводителями и другими участниками рынка на основе общих протоколов и требований безопасности.

Европейский союз реализует концепцию "EU Vehicle Data Platform", которая предусматривает разделение прав доступа между автопроизводителями, сервисными компаниями и государственными структурами, а также создание защищенного шлюза для обмена данными.

В Соединенных Штатах Америки применяется децентрализованная модель - частные компании создают платформы, которые функционируют в рамках требований федеральных агентств по защите данных. Государство устанавливает стандарты совместимости, безопасности и сертификации телематических устройств, а также регулирует доступ страховых компаний и сервисных провайдеров к данным транспортных средств.

5. Концепции развития высокотехнологичного производства "Индустрия 4.0" и "Умное производство"

В условиях возрастающей конкуренции иностранные автопроизводители переходят к концепциям развития высокотехнологичного производства "Индустрия 4.0" и "Умное производство", основанным на сквозной цифровизации процессов проектирования и производства.

Ключевыми элементами производственных систем концепции развития высокотехнологичного производства "Индустрия 4.0" являются цифровые двойники изделий и производственных линий, роботизация, предиктивная аналитика и промышленный "интернет вещей", системы управления жизненным циклом продукта, управления производственными

процессами, планирования ресурсов предприятия (PLM-, MES-, и ERP-системы), логистика с использованием автономных транспортных средств внутри предприятий, продвинутые системы, повышающие энергоэффективность и экологичность производств.

Одним из индикаторов уровня роботизации производства является показатель плотности роботизации, который определяется количеством промышленных роботов, установленных на промышленных предприятиях, на 10 тыс. работников. По данным международных аналитических агентств, лидером по роботизации производства исходя из значения показателя плотности роботизации по итогам 2023 года явилась Республика Корея (1220 единиц на 10 тыс. работников). Средний уровень плотности роботизации в мире составил 177 единиц на 10 тыс. работников. В Российской Федерации в том же году этот показатель составил 29 единиц на 10 тыс. работников.

Цифровая трансформация производственных мощностей является ключевым условием повышения производительности труда и снижения зависимости от импорта оборудования и программного обеспечения. Концепция развития высокотехнологичного производства "Индустрия 4.0" подразумевает организацию гибких линий производства, способных выполнять быструю переналадку для выпуска другой продукции, что позволяет повысить устойчивость предприятий к изменениям конъюнктуры рынка. Приоритетом для государства и автопроизводителей является создание сетевой инфраструктуры отраслевых центров компетенций, обеспечивающих инженерную подготовку и развитие отечественных цифровых технологий.

6. Развитие транспорта общего пользования и сервисов "совместной мобильности"

Трансформация иностранной автомобильной промышленности характеризуется постепенным смещением от модели индивидуального владения транспортным средством к моделям совместного использования транспортных средств. В крупных городах и агломерациях возрастает роль транспорта общего пользования и различных форм "совместной мобильности", объединяемых в концепцию предоставления "транспортных услуг как сервиса" ("Mobility as a Service"). По оценкам международных аналитических агентств, сервисы новой мобильности демонстрируют двузначные темпы роста, а к 2030 году значительная доля населения

крупных городов будет регулярно использовать сервисы "совместной мобильности".

Одновременно развивается рынок корпоративных решений, основанных на моделях "автомобиль как сервис" ("Vehicle as a Service"), операционного лизинга и комплексного управления автопарками с применением цифровых инструментов.

Рост популярности таких решений обусловлен:

увеличением совокупной стоимости владения транспортным средством (в части величины налогов, стоимости обслуживания, ремонта, страхования и парковки);

изменением потребительских предпочтений в пользу гибких форм использования транспортных средств;

цифровизацией процессов выбора, заказа и оплаты транспортных услуг;

развитием систем "умного" города;

усилением регулирования эксплуатации личных транспортных средств в городах (ограничения въезда, платные зоны, требования по экологии).

IV. Сильные и слабые стороны, возможности и угрозы для развития автомобильной промышленности Российской Федерации

Сильными сторонами автомобильной промышленности Российской Федерации являются:

достаточный объем существующих производственных мощностей;

наличие автомобильных платформ и продуктов собственной разработки;

наличие конкурентоспособных транспортных средств в отдельных сегментах транспортных средств;

наличие у крупнейших автопроизводителей собственных научно-технических, инжиниринговых центров;

собственные научно-технические наработки в области производства транспортных средств с современными силовыми установками и основных автомобильных компонентов к ним;

реализация рядом организаций проектов по развитию инфраструктуры для электромобилей и электробусов;

наличие научно-технических разработок в информационно-коммуникационных технологиях, обеспечивающих потенциал в части

разработки цифровых сервисов и формирования полнофункциональной системы "цифрового автомобиля".

Слабыми сторонами автомобильной промышленности Российской Федерации являются:

низкий уровень загрузки производственных мощностей автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов;

недостаточный удельный объем производства транспортных средств на одну автомобильную платформу по сравнению с иностранными автопроизводителями;

высокая доля импорта в отдельных сегментах транспортных средств; недостаточный объем инвестиций в научно-исследовательские, опытно-конструкторские работы;

высокая импортозависимость в производстве автомобилей, отдельных типов автомобильных компонентов и технологий (в том числе критических);

низкая конкурентоспособность по цене и качеству отдельных типов российских автомобильных компонентов по сравнению с их иностранными аналогами;

дефицит квалифицированных инженерно-технических и рабочих кадров;

неоднородный уровень развития инфраструктуры электрических зарядных станций для массового использования на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального и местного значения;

недостаточный уровень развития испытательного оборудования, средств измерения и вспомогательного оборудования для продукции автомобилестроения и автомобильных компонентов новых поколений;

неполное соответствие производственных мощностей критериям современных высокотехнологичных производств по уровням автоматизации и роботизации процессов, применения цифровых систем управления, а также производительности труда.

Потенциальными возможностями развития автомобильной промышленности Российской Федерации являются:

обновление парка транспортных средств во всех сегментах транспортных средств;

освобождение части рынка в отдельных сегментах транспортных средств после прекращения деятельности ряда иностранных автопроизводителей на территории Российской Федерации;

реализация программ по развитию и модернизации городского пассажирского транспорта в Российской Федерации и государствах - участниках Содружества Независимых Государств;

реализация потенциала кооперации и формирование цепочек добавленной стоимости с участием компаний из дружественных государств;

рост рынков новых транспортных средств в государствах - участниках Содружества Независимых Государств и других дружественных государствах;

наличие конкурентоспособного по цене топлива, стимулирующего развитие транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания (бензин, дизель, газомоторное топливо).

Угрозами развития автомобильной промышленности Российской Федерации являются:

снижение внутреннего платежеспособного спроса и реальных доходов населения;

запрет на ввоз и использование автомобильных компонентов и технологий в связи с санкциями и (или) отказом иностранных партнеров, в том числе из дружественных государств, сотрудничать с российскими автопроизводителями;

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

ограниченная заинтересованность иностранных автопроизводителей в локализации производства высокотехнологичных автомобильных компонентов на территории Российской Федерации;

отток квалифицированных кадров;

глобальный дефицит микроэлектронных компонентов;

рост стоимости импортируемых автомобильных компонентов и материалов.

V. Цели, задачи и направления развития автомобильной промышленности Российской Федерации

1. Общеотраслевые цели развития автомобильной промышленности Российской Федерации

Общеотраслевыми целями развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года являются:

рост совокупного объема производства транспортных средств в Российской Федерации до 2,8 млн. штук к 2035 году для реализации на внутреннем рынке и на экспорт;

рост объемов производства автомобильных компонентов и технологий в Российской Федерации, а также формирование на их основе стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий для использования на разных типах транспортных средств;

закрепление прав на интеллектуальную собственность и конструкторскую документацию на производимые в Российской Федерации транспортные средства, автомобильные компоненты и технологии за российскими юридическими лицами;

рост безопасности и повышение конкурентоспособности производимых в Российской Федерации транспортных средств, автомобильных компонентов и технологий по цене, качеству и потребительским свойствам;

рост уровня технологической независимости транспортных средств, производимых на территории Российской Федерации.

Критериями конкурентоспособности автомобильной продукции, автомобильных компонентов и технологий являются:

соответствие международным нормам технического регулирования;

соответствие передовой продукции иностранных производителей по цене, качеству и потребительским свойствам;

увеличение доли произведенной на территории Российской Федерации продукции на внутреннем рынке;

рост объемов экспорта произведенной на территории Российской Федерации продукции (с учетом продукции российских автопроизводителей, произведенной на сборочных площадках за рубежом).

Критерии повышения уровня безопасности транспортных средств определяются в соответствии со Стратегией повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 14 ноября 2025 г. № 841 "Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года".

Реализация настоящей Стратегии приведет к достижению следующих общественно значимых результатов до 2035 года:

вывод на рынок безопасных и конкурентоспособных по цене, качеству и потребительским свойствам, а также соответствующих требованиям по уровню технологической независимости транспортных средств российского производства;

способность Российской Федерации разрабатывать и производить транспортные средства и критические автомобильные компоненты и технологии в объемах, необходимых для функционирования экономики;

улучшение экологической обстановки и снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду;

повышение качества транспорта общего пользования и мобильности населения;

формирование в Российской Федерации научно-технологического комплекса в автомобильной промышленности, способного разрабатывать и внедрять в производство транспортные средства нового поколения;

создание и развитие высокотехнологичных автомобильных производств, предназначенных для выпуска транспортных средств нового поколения.

Целевые показатели реализации настоящей Стратегии приведены в приложении № 1.

2. Целевое видение автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в отдельных сегментах транспортных средств

Цели и условия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в сегменте легковых автомобилей

Целями развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в сегменте легковых автомобилей являются:

достижение объема производства не менее 2,5 млн. штук в 2035 году для реализации на внутреннем рынке новых транспортных средств Российской Федерации и на экспорт;

сохранение доли легковых автомобилей с двигателем внутреннего сгорания на уровне не более 75 процентов общего объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации в сегменте легковых автомобилей к 2035 году;

рост доли легковых автомобилей с новыми типами силовых установок (электромобили, гибридные автомобили) на уровне не менее

25 процентов общего объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации в сегменте легковых автомобилей к 2035 году;

рост уровня технологической независимости легковых автомобилей, производимых на территории Российской Федерации.

Приоритетом государственной политики в отношении легковых автомобилей является поддержка производства транспортных средств, соответствующих требованиям по уровню технологической независимости, с высоким уровнем доступности для широких слоев населения.

Условиями развития автомобильной промышленности Российской Федерации в сегменте легковых автомобилей являются:

реализация комплекса мер государственной поддержки спроса на легковые автомобили российского производства и стимулирования обновления их парка с учетом баланса спроса и предложения на автомобильном рынке;

стандартизация (унификация) компонентной базы и технологий для производства легковых автомобилей с двигателем внутреннего сгорания и компонентной базы и технологий для производства легковых автомобилей с новыми типами силовых установок (электромобили, гибридные автомобили) с возможностью кросс-платформенного применения для производства транспортных средств в сегменте легких коммерческих автомобилей. Целевой объем выпуска легковых автомобилей с использованием стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий в 2035 году должен составить не менее 500 тыс. штук в год для каждого типа силовой установки.

Цели и условия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в сегменте легких коммерческих автомобилей

Целями развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в сегменте легких коммерческих автомобилей являются:

достижение объема производства не менее 0,17 млн. штук в 2035 году для реализации на внутреннем рынке новых транспортных средств Российской Федерации и на экспорт;

сохранение доли легких коммерческих автомобилей с двигателем внутреннего сгорания на уровне не более 70 процентов общего объема

внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации в сегменте легких коммерческих автомобилей к 2035 году;

рост доли легких коммерческих автомобилей с новыми типами силовых установок (электромобили, гибридные автомобили) на уровне не менее 30 процентов общего объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации в сегменте легких коммерческих автомобилей к 2035 году.

Приоритетом государственной политики в отношении сегмента легких коммерческих автомобилей является поддержка разработки и производства на территории Российской Федерации конкурентоспособных транспортных средств нового поколения.

Условиями развития автомобильной промышленности Российской Федерации в сегменте легких коммерческих автомобилей являются:

реализация комплекса мер государственной поддержки спроса на легкие коммерческие автомобили российского производства и стимулирования обновления их парка с учетом баланса спроса и предложения;

стандартизация (унификация) компонентной базы и технологий для производства легких коммерческих автомобилей с возможностью кросс-платформенного применения для производства транспортных средств в сегменте легковых автомобилей. Целевой объем выпуска легких коммерческих автомобилей с использованием стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий в 2035 году должен составить не менее 100 тыс. штук в год.

Цели и условия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в сегменте грузовых автомобилей

Целями развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в сегменте грузовых автомобилей являются:

достижение объема производства не менее 0,11 млн. штук в 2035 году для реализации на внутреннем рынке новых транспортных средств Российской Федерации и на экспорт;

сохранение доли грузовых автомобилей с двигателем внутреннего сгорания на уровне не более 82 процентов общего объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации в сегменте грузовых автомобилей к 2035 году;

рост доли грузовых автомобилей с новыми типами силовых установок (электромобили, гибридные автомобили) на уровне не менее

18 процентов общего объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации в сегменте грузовых автомобилей к 2035 году.

Приоритетами государственной политики в сегменте грузовых автомобилей являются поддержка производства конкурентоспособных седельных (магистральных) тягачей и транспортных средств повышенной надежности для экстремальных и специальных условий эксплуатации, а также поддержка производства грузовых шасси для использования с различными типами кузовов (надстроек) (при сохранении сопоставимой значимости).

Условиями развития автомобильной промышленности Российской Федерации в сегменте грузовых автомобилей являются:

реализация комплекса мер государственной поддержки спроса на грузовые автомобили российского производства и стимулирования обновления парка с учетом баланса спроса и предложения;

стандартизация (унификация) компонентной базы и технологий для производства грузовых автомобилей с возможностью кросс-платформенного применения для производства транспортных средств в сегменте автобусов. Целевой объем выпуска грузовых автомобилей с использованием стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий в 2035 году должен составить не менее 80 тыс. штук в год.

Цели и условия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в сегменте автобусов

Целями развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года в сегменте автобусов являются:

достижение объема производства не менее 0,03 млн. штук в 2035 году для реализации на рынке новых транспортных средств Российской Федерации и на экспорт;

сохранение доли автобусов с двигателем внутреннего сгорания не более 50 процентов объема рынка новых автобусов, предназначенных для осуществления пассажирских перевозок на муниципальных маршрутах регулярных перевозок и межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок в границах субъектов Российской Федерации в 2035 году;

сохранение доли автобусов с двигателем внутреннего сгорания не более 90 процентов объема рынка новых автобусов, предназначенных для осуществления пассажирских перевозок на межрегиональных

маршрутах регулярных перевозок и международных маршрутах регулярных перевозок в 2035 году;

рост доли автобусов с новыми типами силовых установок (электробусы) на уровне не менее 50 процентов объема рынка новых автобусов, предназначенных для осуществления пассажирских перевозок на муниципальных маршрутах регулярных перевозок и межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок в границах субъектов Российской Федерации в 2035 году;

рост доли автобусов с новыми типами силовых установок (электробусы) на уровне не более 10 процентов объема рынка новых автобусов, предназначенных для осуществления пассажирских перевозок на межрегиональных маршрутах регулярных перевозок и международных маршрутах регулярных перевозок в 2035 году.

Условиями развития автомобильной промышленности Российской Федерации в сегменте автобусов являются:

реализация комплекса мер государственной поддержки спроса на автобусы российского производства и стимулирования обновления парка с учетом баланса спроса и предложения;

стандартизация компонентной базы и технологий для производства автобусов с возможностью кросс-платформенного применения для производства транспортных средств в сегменте грузовых автомобилей и консолидация производителей автомобильных компонентов.

3. Сценарии развития автомобильной промышленности Российской Федерации

Разработано 2 сценария развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года - целевой и базовый.

Различие сценариев определяется характером целеполагания, уровнем государственной поддержки автомобильной промышленности Российской Федерации, динамикой макроэкономических показателей, соответствующей покупательской способностью населения, доступностью капитала и деловой активностью в различных отраслях экономики, а также динамикой урбанизации и уровнем развития транспорта общего пользования и сервисов "совместной мобильности". В сценариях использованы показатели, отраженные в официальных прогнозах Министерства экономического развития Российской Федерации и Центрального банка Российской Федерации. Сценарии характеризуют объем и структуру производства транспортных средств, рынка новых транспортных средств, экспортных поставок и импорта, а также уровень

технологической независимости и объем производства автомобильных компонентов.

Целевой сценарий предполагает достижение к 2035 году таких объемов производства и внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации, при которых:

автомобильная промышленность Российской Федерации становится инвестиционно привлекательной;

имеющиеся производственные мощности максимально загружены;

растет уровень автомобилизации населения;

останавливается увеличение среднего возраста парка транспортных средств.

Целевой сценарий предусматривает развитие автомобильной промышленности Российской Федерации на фоне следующих благоприятных макроэкономических условий на период до 2035 года:

рост валового внутреннего продукта в Российской Федерации на уровне около 2 процентов ежегодно;

стабилизация курса рубля;

смягчение денежно-кредитной политики и снижение ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации до уровня 7,5 - 8 процентов и ниже;

низкий уровень инфляции (на уровне 4 процентов в год и ниже);

опережающий рост реальных доходов населения относительно общего темпа роста экономики.

В целевом сценарии предполагается достижение объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации:

в 2030 году на уровне около 2,4 млн. штук совокупно по всем сегментам транспортных средств, из которых 2,12 млн. штук - в сегменте легковых автомобилей, 0,14 млн. штук - в сегменте легких коммерческих автомобилей, 0,1 млн. штук - в сегменте грузовых автомобилей и 0,023 млн. штук - в сегменте автобусов;

в 2035 году на уровне около 3,2 млн. штук совокупно по всем сегментам транспортных средств, из которых 2,85 млн. штук - в сегменте легковых автомобилей, 0,17 млн. штук - в сегменте легких коммерческих автомобилей, 0,12 млн. штук - в сегменте грузовых автомобилей и 0,03 млн. штук - в сегменте автобусов.

Достижение показателей целевого сценария предполагает расширение таких мер государственной поддержки, как программы льготного автокредитования и лизинга, углубление локализации производства транспортных средств и автомобильных компонентов,

снижение доли импорта автомобилей до 20 процентов общего объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации в 2035 году.

Базовый сценарий характеризуется умеренными темпами экономического роста и сохранением действующих мер регулирования без их существенного расширения. Основными предпосылками реализации базового сценария являются:

рост валового внутреннего продукта в Российской Федерации на уровне около 1,6 процента в год;

стабильный курс рубля;

стабильная ключевая ставка Центрального банка Российской Федерации на уровне 8 - 9 процентов и выше;

уровень инфляции не ниже 4 процентов в год;

умеренный рост реальных доходов населения;

умеренное развитие локализации производства транспортных средств и автомобильных компонентов;

доля импорта автомобилей порядка 25 процентов общего объема внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации в 2035 году.

В базовом сценарии предполагается достижение объема рынка новых транспортных средств Российской Федерации:

в 2030 году на уровне около 2 млн. штук совокупно по всем сегментам транспортных средств, из которых 1,73 млн. штук - в сегменте легковых автомобилей, 0,13 млн. штук - в сегменте легких коммерческих автомобилей, 0,09 млн. штук - в сегменте грузовых автомобилей и 0,021 млн. штук - в сегменте автобусов;

в 2035 году на уровне около 2,2 млн. штук совокупно по всем сегментам транспортных средств, из которых 1,9 млн. штук - в сегменте легковых автомобилей, 0,15 млн. штук - в сегменте легких коммерческих автомобилей, 0,11 млн. штук - в сегменте грузовых автомобилей и 0,026 млн. штук - в сегменте автобусов.

4. Основные задачи по достижению целей развития автомобильной промышленности Российской Федерации

Формирование стандартизированных (унифицированных)
компонентной базы и технологий

Формирование стандартизированных (унифицированных)
компонентной базы и технологий осуществляется с учетом приоритетных

групп автомобильных компонентов и технологий. В зависимости от группы, к которой относится тот или иной автомобильный компонент, целесообразно структурировать меры поддержки инвестиционных проектов. Базовым принципом является преимущественная поддержка производителей автомобильных компонентов, находящихся под контролем российских юридических лиц.

Для защиты производителей группы автомобильных компонентов, в которой создано достаточно производственных мощностей, необходимо ввести обязательные требования, предусматривающие подконтрольность таких производств российским юридическим лицам, в структуре владения которых более 50 процентов долей в уставном капитале (акций) принадлежит российским выгодоприобретателям, бенефициарным владельцам, контролирующим лицам. Новым производителям автомобильных компонентов в указанной группе целесообразно предоставлять минимальный объем государственной поддержки.

В группах, где отсутствуют компетенции по производству автомобильных компонентов, целесообразно предоставлять более значительные объемы государственной поддержки, не ограничивая дополнительно доступ иностранных компаний для целей организации в стране производства наиболее критических и технологически сложных компонентных узлов.

Стандартизация компонентной базы и технологий должна сопровождаться мерами по обеспечению кросс-сегментной и (или) кросс-платформенной унификации для достижения эффекта масштаба и консолидации объемов используемых автомобильных компонентов и технологий.

Стимулирование внутреннего спроса и обновления парка транспортных средств

Приоритетными задачами в части стимулирования внутреннего спроса и обновления парка транспортных средств являются:

актуализация программ стимулирования спроса и программ обновления парка транспортных средств;

постепенное внедрение административных и регуляторных мер в отношении эксплуатации транспортных средств, не соответствующих экологическим нормам или требованиям к их безопасности;

стимулирование подрядчиков и субподрядчиков, исполняющих государственные контракты и имеющих государственное финансирование,

к использованию транспортных средств российского производства при оказании услуг (пассажирские и грузовые перевозки) и выполнении работ (инфраструктурные проекты).

Развитие современных силовых установок,
в том числе для электромобилей и гибридных автомобилей

Приоритетными задачами в части развития современных силовых установок (в том числе электрических и гибридных силовых установок) являются:

- стимулирование производства автомобилей, отвечающих требованиям технического регламента;

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

- поддержка развития энергоэффективных двигателей внутреннего сгорания нового поколения (бензин, дизель, газомоторное топливо) во всех сегментах транспортных средств, в том числе обеспечение производственных мощностей для выпуска транспортных средств, использующих газ в качестве моторного топлива;

- поддержка локализации производства тяговых батарей, электродвигателей и силовой электроники;

- стимулирование перехода к производству транспортных средств с электрической силовой установкой в сегментах легковых автомобилей, легких коммерческих автомобилей и автобусов;

- создание системы переработки и утилизации тяговых батарей;

- поддержка развития зарядной инфраструктуры для транспортных средств с силовыми установками на новых источниках энергии, в том числе электромобилей, и создание стандартов совместимости оборудования.

Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания сохраняют свою доминирующую долю рынка во всех сегментах до 2035 года. Для достижения цели по росту уровня технологической независимости транспортных средств необходимо обеспечить разработку и производство на территории Российской Федерации конкурентоспособных современных двигателей внутреннего сгорания. Развитие производства транспортных средств, использующих газ в качестве моторного топлива, является одним из приоритетных

направлений и осуществляется в соответствии с Концепцией развития рынка газомоторного топлива в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 августа 2025 г. № 2366-р.

Развитие производства электромобилей и гибридных автомобилей в среднесрочной перспективе потребует актуализации нормативно-правовой базы и мер регулирования, в том числе в части инфраструктуры.

Прогнозная структура производства транспортных средств в Российской Федерации на основе целевой доли производства транспортных средств по типам силовой установки в совокупном объеме производства транспортных средств (с учетом производства на экспорт) приведена в приложении № 2. Матрица приоритетов государственной поддержки приведена в приложении № 3.

Развитие систем помощи водителю и систем автономного вождения

Приоритетными задачами в части развития систем помощи водителю и систем автономного вождения являются:

адаптация действующих инструментов и мер государственной поддержки применительно к произведенным на территории Российской Федерации транспортным средствам, оснащенным системами помощи водителю и системами автономного вождения;

поддержка научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию электронных блоков управления для высокоавтоматизированных транспортных средств;

создание системы подтверждения соответствия стандартам кибербезопасности и функциональной безопасности высокоавтоматизированных транспортных средств;

предоставление мер поддержки на период тестирования высокоавтоматизированных транспортных средств;

разработка нормативно-правовой базы и национальных стандартов по безопасности высокоавтоматизированных транспортных средств;

поддержка перевода электронных блоков управления и систем высокоавтоматизированных транспортных средств на российскую электронно-компонентную базу;

поддержка запуска серийного производства высокоавтоматизированных транспортных средств.

Объем производства высокоавтоматизированных транспортных средств, соответствующих четвертому уровню автономности и выше, в целевом сценарии должен достичь около 150 тыс. штук в 2035 году.

Развитие систем "цифрового автомобиля"

Приоритетными задачами в части развития систем "цифрового автомобиля" (в том числе "подключенности") являются:

разработка нормативно-правовой базы и национальных стандартов, определяющих основные понятия и критерии систем "цифрового автомобиля", а также уровни цифровой зрелости транспортных средств;

стимулирование развития цифровых платформ в составе транспортных средств;

поддержка локализации производства ключевых компонентов и программного обеспечения, связанного с функционированием систем помощи водителю и систем автономного вождения;

внедрение системы мониторинга геопозиции коммерческих транспортных средств;

поддержка создания цифровой инфраструктуры, развития коммуникационных сетей ("Vehicle-to-Everything", "Internet of Things"), цифровых платформ данных транспортных средств, облачных сервисов, центров обработки данных и кибербезопасности, в том числе в рамках создания партнерств автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов с крупнейшими российскими технологическими компаниями.

Развитие транспорта общего пользования и сервисов "совместной мобильности"

Приоритетными задачами в части развития транспорта общего пользования и сервисов "совместной мобильности" являются:

развитие производства автобусов, включая электробусы, предназначенных для пассажирских перевозок в городском и пригородном сообщениях и использующих стандартизированные (унифицированные) компонентную базу и технологии, обеспечивающие снижение стоимости жизненного цикла и повышение уровня ремонтпригодности транспортных средств;

формирование продуктовых линеек для транспортных средств и сервисов "совместной мобильности", основанных на стандартизированных

(унифицированных) компонентной базе и технологиях, обеспечивающих устойчивость цепочек поставок и снижение технологических рисков;

развитие цифровых решений, направленных на управление автомобильными парками, мониторинг технического состояния и повышение эффективности эксплуатации транспортных средств;

увязка планов развития производственных мощностей и продуктовой линейки автомобильной промышленности Российской Федерации с параметрами государственных и муниципальных программ обновления автобусов и развития транспортной инфраструктуры;

создание условий для долгосрочной загрузки производственных мощностей за счет формирования стабильного спроса со стороны потребителей.

Приоритетом государственной политики в отношении развития транспорта общего пользования является поддержка производства автобусов, соответствующих требованиям по уровню локализации и отвечающих потребительским свойствам.

Приоритетами государственной политики в отношении развития сервисов "совместной мобильности" являются создание и развитие в Российской Федерации производства легковых автомобилей для использования в сферах сервиса такси и каршерингового сервиса, соответствующих требованиям по уровню локализации и отвечающих потребительским свойствам.

Развитие товаропроводящей сети и сервисного обслуживания

Приоритетными задачами в части развития товаропроводящей сети и сервисного обслуживания являются:

обеспечение устойчивой и территориально доступной системы продажи и сервисного обслуживания транспортных средств, реализуемых и эксплуатируемых на территории Российской Федерации, с учетом структуры и возрастного состава автомобильного парка;

обеспечение справедливой стоимости и качества послепродажного обслуживания и сервисов жизненного цикла автомобилей;

обеспечение стабильности функционирования рынка сервисного обслуживания с надлежащим уровнем сервисного обслуживания, диагностического сопровождения и своевременного выявления технических неисправностей;

развитие программного обеспечения и сервисов управления жизненным циклом транспортных средств, включая мониторинг

технического состояния, планирование технического обслуживания и анализ эксплуатационных данных;

обеспечение подготовки и повышения квалификации кадров организаций сервисного обслуживания, в том числе для обслуживания транспортных средств новых поколений, включая высокоавтоматизированные транспортные средства;

формирование условий для участия автопроизводителей в развитии сервисной инфраструктуры для транспортных средств, реализуемых ими в Российской Федерации, включая обеспечение доступности запасных частей, технической документации и программного обеспечения;

совершенствование нормативно-правового регулирования в части определения принципов распределения ответственности автопроизводителей и сервисных организаций при эксплуатации и обслуживании транспортных средств.

Развитие производства специализированных транспортных средств социального назначения

Приоритетными задачами в части развития производства специализированных транспортных средств социального назначения являются:

развитие производства транспортных средств, предназначенных для использования инвалидами и другими группами населения с ограниченными возможностями передвижения, соответствующих требованиям по уровню технологической независимости, безопасности, эргономики, функциональной доступности и потребительским свойствам;

формирование продуктовой линейки специализированных транспортных средств социального назначения на основе стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий;

локализация производства специальных автомобильных компонентов, узлов и оборудования для оснащения специализированных транспортных средств социального назначения;

поддержка научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ, а также совершенствование нормативно-правовой базы и национальных стандартов в части требований к конструкции, оснащению и эксплуатационным характеристикам специализированных транспортных средств социального назначения;

увязка планов развития производства специализированных транспортных средств социального назначения с параметрами обновления соответствующих парков транспортных средств потребителей.

Реализация указанного направления должна обеспечивать развитие отечественной компонентной базы, углубление технологической независимости и повышение экономической доступности специализированных транспортных средств социального назначения.

Создание и развитие современного автомобильного производства и кадровое обеспечение автомобильной промышленности Российской Федерации

Обеспечение конкурентоспособности российской автомобильной продукции неразрывно связано с созданием современных автомобильных производств, соответствующих мировым стандартам по уровню используемых процессов и технологий, оборудования, кадров.

Приоритетными задачами в части развития современных процессов и технологий производства являются:

- поддержка реновации производственных мощностей для выпуска транспортных средств нового поколения с использованием стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий;

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

- масштабирование цифровых платформ управления производством с интеграцией данных по всей цепочке жизненного цикла транспортного средства;

- внедрение отечественных решений промышленной автоматизации на основе технологий искусственного интеллекта и машинного обучения, в том числе применение отечественных PLM-, MES-, ERP-систем, а также установление требования по использованию отечественных PLM-систем при оценке уровня локализации транспортного средства;

- поддержка пилотных проектов по внедрению "умных фабрик" с высокой степенью автономности.

Приоритетными задачами в части модернизации производственного оборудования являются:

- стимулирование внедрения отечественных промышленных роботов и ключевых компонентов систем автоматизации, а также систем человеко-машинного взаимодействия;

поддержка обновления и замены устаревшего производственного оборудования на роботизированные производственные системы;

поддержка инициатив, направленных на увеличение показателя плотности роботизации автомобильных производств;

поддержка внедрения модульных линий, адаптируемых под разные типы транспортных средств и силовых установок.

Мероприятия по поддержке модернизации производственного оборудования, в том числе по роботизации и автоматизации, должны быть синхронизированы с целями федерального проекта "Развитие промышленной робототехники и автоматизации производства", входящего в состав национального проекта "Средства производства и автоматизации".

Приоритетными задачами в части развития кадров для современных автомобильных производств являются:

развитие компетенций инженерных и производственных кадров (в рамках реализации мероприятий федерального проекта "Профессионалитет", входящего в состав национального проекта "Образование", и федерального проекта "Производительность труда", входящего в состав национального проекта "Эффективная и конкурентная экономика");

развитие центров компетенций по цифровому производству (в рамках реализации мероприятий федерального проекта "Передовые инженерные школы", входящего в состав государственной программы Российской Федерации "Научно-технологическое развитие Российской Федерации", федерального проекта "Производительность труда", входящего в состав национального проекта "Эффективная и конкурентная экономика", и программы стратегического академического лидерства, реализуемой в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. № 3697-р);

развитие сети центров цифрового инжиниринга и искусственного интеллекта (в рамках индустриальных центров компетенций, центров компетенций Национальной технологической инициативы);

развитие программ подготовки инженеров по цифровому производству (в рамках реализации мероприятий федерального проекта "Профессионалитет", входящего в состав национального проекта "Образование", и национального проекта "Кадры").

Результатами реализации указанных приоритетных задач станут создание гибкой, цифровой и интегрированной системы производства и повышение производительности труда.

Развитие международной кооперации и экспорта

Экспорт является необходимым источником для увеличения объема производства и одним из критериев международной конкурентоспособности продукции.

Приоритетными задачами в части развития международной кооперации и экспорта являются:

поддержка развития экспортных хабов - производственных площадок, создаваемых на территориях целевых экспортных рынков и используемых автопроизводителями всех сегментов транспортных средств в качестве опорных точек для реализации автомобильной техники за рубежом. В качестве целевых экспортных рынков предлагается рассматривать сопредельные рынки и дружественные государства в регионах Центральной Азии, Ближнего Востока, Северной Африки, Юго-Восточной Азии и Латинской Америки, при этом развитие экспортных хабов предусматривает экспорт не только готовой продукции отечественного автомобилестроения, но и прав на использование интеллектуальной собственности российских автопроизводителей и производителей компонентов при производстве автомобильной техники за рубежом;

актуализация действующих мер поддержки экспорта, прежде всего по направлению компенсации части затрат на транспортировку экспортной продукции;

разработка и внедрение новых инструментов поддержки в части предоставления субсидируемых льготных кредитов в целях создания производственной инфраструктуры российских автопроизводителей за рубежом и поддержки спроса на российскую продукцию на внешних рынках;

повышение эффективности механизмов международных финансовых расчетов и обеспечение благоприятного таможенного режима с целевыми экспортными рынками;

поддержка использования российской автомобильной техники при реализации проектов за рубежом (в качестве безвозмездной помощи или товарно-денежных кредитов дружественным государствам).

Реализация указанных направлений развития позволит обеспечить рост объемов экспортируемой готовой продукции к 2035 году до 70 тыс. штук в целевом сценарии при условии применения всех необходимых финансовых и нефинансовых мер поддержки.

VI. Цель, задачи и направления развития отрасли автомобильных компонентов и технологий

Целью развития отрасли автомобильных компонентов является рост производства конкурентоспособных по потребительским свойствам, цене и качеству российских автомобильных компонентов и технологий для автомобильной промышленности Российской Федерации.

Приоритетными задачами в части развития отрасли автомобильных компонентов являются:

- стимулирование расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы и развитие компетенций;

- стимулирование локализации производства транспортных средств и автомобильных компонентов для них, в том числе создание достаточных условий для обеспечения оперативного перехода российских автопроизводителей на российские автомобильные компоненты первого уровня, в первую очередь созданные с применением глубоко локализованных автомобильных компонентов второго и третьего уровней;

- стимулирование производства целевого объема автомобильных компонентов, соответствующих требованиям по уровню локализации;

- стимулирование производства сырья и материалов, а также разработки соответствующих технологий для производства автомобильных компонентов;

- обеспечение развития стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий, используемых несколькими автопроизводителями, в целях увеличения загрузки производственных мощностей российских производителей автомобильных компонентов и снижения совокупной себестоимости производства;

- координация проектов по формированию стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий с определением ресурсов, полномочий, компетенций и ответственности;

- актуализация технических требований, предъявляемых к транспортным средствам;

- развитие дополнительных отраслевых научно-исследовательских центров в автомобильной промышленности с обеспечением их интеграции с системой отраслевой научно-технологической кооперации;

- поддержка обновления испытательного оборудования, средств измерения и вспомогательного оборудования.

Условиями достижения цели и задач развития отрасли автомобильных компонентов являются:

актуализация действующих программ федерального государственного автономного учреждения "Российский фонд технологического развития" и мер государственной поддержки научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также иных мер поддержки освоения производства автомобильных компонентов и развития технологий;

внедрение и использование механизмов регулирования и защиты внутреннего рынка;

внедрение и использование механизма офсетных контрактов применительно к взаимоотношениям между автопроизводителями и производителями материалов, сырья и автомобильных компонентов;

использование производственных мощностей и других ресурсов предприятий оборонно-промышленного комплекса.

Ключевым инструментом, определяющим основы и принципы развития отрасли автомобильных компонентов, является механизм балльной оценки локализации в автомобильной промышленности Российской Федерации.

Для локализации производства автомобильных 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 иностранных технологий;

заказ разработки технологий за рубежом с получением прав на использование и развитие;

иностранные разработки, интеллектуальные права на которые получены в рамках совместных предприятий;

лицензионное производство.

Решение об оптимальном источнике технологий должно приниматься индивидуально для каждого компонента и материала на основе оценки, которая учитывает все основные факторы, включая затраты и сроки получения технологии.

Для поставщиков материалов, сырья и автомобильных компонентов ключевым направлением локализации должно стать развитие действующих производств.

Эффективное развитие отрасли автомобильных компонентов требует формирования устойчивой модели взаимодействия автопроизводителей, независимых производителей автомобильных компонентов и государства, предусматривающей равный доступ к формируемым автопроизводителями техническим требованиям, унифицированным стандартам и прогнозируемым

объемам производств как для независимых, так и для взаимосвязанных с автопроизводителями поставщиков автомобильных компонентов.

Реализация целевого сценария развития автомобильной промышленности Российской Федерации, сопровождающаяся освоением приоритетных групп автомобильных компонентов и технологий, приведет к дополнительному росту выручки смежных отраслей, имея в виду мультипликативный эффект, выраженный в росте объема выпуска продукции соответствующих отраслей в денежном выражении. В частности, при достижении совокупного объема производства транспортных средств до 2,8 млн. штук в 2035 году (с учетом производства на экспорт) рост выручки в производстве готовых металлических изделий составит 12 процентов, в производстве резиновых и пластмассовых изделий - 12 процентов, в производстве электрооборудования - 11 процентов, в производстве машин и оборудования - 9 процентов, в металлургическом производстве - 5 процентов, в производстве химических веществ и продуктов - 2 процента. При этом автомобильная промышленность формирует спрос на наиболее высокотехнологичную и наукоемкую продукцию указанных смежных отраслей.

Для повышения эффективности развития технологий, сырья, материалов и автомобильных компонентов, обеспечения согласованности действий автопроизводителей, производителей автомобильных компонентов (в том числе электронных), производителей материалов и разработчиков программного обеспечения, а также реализации приоритетов научно-технологического развития предусматривается формирование карты технологической кооперации в автомобильной промышленности Российской Федерации в соответствии с Положением о картах технологической кооперации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 6 ноября 2025 г. № 1752 "Об отдельных вопросах реализации технологической политики в Российской Федерации".

Технологическая карта кооперации в автомобильной промышленности Российской Федерации должна быть направлена на согласование потребностей отрасли в приоритетных технологиях, материалах, электронной компонентной базе, программном обеспечении и автомобильных компонентах с возможностями их разработки, освоения производства и внедрения, а также на развитие стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий, снижение критической импортозависимости, повышение технологической совместимости решений и расширение выпуска российской

промышленной продукции, соответствующей требованиям, установленным постановлением Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719 "О подтверждении производства российской промышленной продукции".

В целях выработки согласованной на уровне отрасли и федеральных органов исполнительной власти технико-технологической позиции по вопросам формирования и реализации карты технологической кооперации в автомобильной промышленности Российской Федерации целесообразно:

организациям автомобильной промышленности Российской Федерации подготовить предложения по формированию карты технологической кооперации в автомобильной промышленности Российской Федерации, в том числе с применением механизма участия генеральных конструкторов;

организациям автомобильной промышленности Российской Федерации принять участие в процедурах экспертизы, согласования и реализации соответствующих карт технологической кооперации в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации.

VII. Основные направления государственной поддержки развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года

Основными направлениями государственной поддержки развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года являются:

активация всего потенциала внутреннего спроса за счет реализации финансовых и административных мер стимулирования спроса и программ обновления парка транспортных средств;

поддержка создания и развития стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий для консолидации объемов производимого сырья, материалов и автомобильных компонентов;

поддержка научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также освоения производства приоритетных групп автомобильных компонентов и развития технологий;

поддержка внешнеторговой деятельности автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов, а также продвижения российской продукции и технологий за рубежом;

поддержка создания и развития современных производственных мощностей под новые продукты;

развитие кадрового потенциала путем подготовки специалистов для новых технологических направлений и создания отраслевых центров компетенций.

В основе промышленной политики в отношении автомобильной промышленности Российской Федерации закрепляется принцип, согласно которому объем предоставляемой автопроизводителям государственной поддержки обусловлен (при одновременном соблюдении всех следующих условий):

- фактическим уровнем локализации производимой продукции;
- наличием действующего специального инвестиционного контракта;
- наличием инжинирингового центра;
- наличием требования, предусматривающего подконтрольность автомобильных производств российским юридическим лицам, в структуре владения которых более 50 процентов долей в уставном капитале (акций) принадлежит российским выгодоприобретателям, бенефициарным владельцам, контролирующим лицам.

Дополнительными критериями, влияющими на объем предоставляемой автопроизводителям государственной поддержки, являются:

- наличие у автопроизводителя прав на внесение изменений в платформенные, конструктивные и компонентные решения в транспортном средстве, в том числе управление процессом проектирования, разработки и производства транспортных средств;

- вклад автопроизводителя в развитие стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий, разрабатываемых и производимых в кооперации с российскими производителями автомобильных компонентов, включая независимых производителей автомобильных компонентов.

VIII. Оценка рисков для реализации настоящей Стратегии и способы их минимизации

Основными рисками для реализации настоящей Стратегии являются: замедление роста валового внутреннего продукта в Российской Федерации до уровня менее одного процента ежегодно;

- высокая волатильность курса рубля;
- стабильно высокая ключевая ставка Центрального банка Российской Федерации;
- высокий уровень инфляции;
- низкие темпы роста реальных доходов населения;

сокращение объемов финансирования мер государственной поддержки автомобильной промышленности Российской Федерации;

стабильно высокая доля импорта автомобилей;

отсутствие иностранных автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов, готовых участвовать в совместных предприятиях в Российской Федерации на условиях полной передачи технологий (ноу-хау) российским автопроизводителям и производителям автомобильных компонентов;

введение ограничений со стороны Китайской Народной Республики и других дружественных государств, а также усиление ограничений со стороны иностранных государств, совершающих недружественные действия в отношении Российской Федерации, для российских организаций в части поставки автомобильных компонентов, технологий, материалов и оборудования, программного обеспечения для локализации компонентной базы автомобильной промышленности Российской Федерации;

отсутствие эффективных инструментов и институтов для поддержки развития производства автомобильных компонентов;

отток квалифицированных кадров на предприятия других отраслей промышленности;

введение иностранными государствами, совершающими недружественные действия в отношении Российской Федерации, ограничений на импорт российских транспортных средств, в том числе в отношении их импорта в третьи страны;

опережающее развитие мировых требований технического регулирования.

Способами минимизации указанных рисков являются:

проведение регулярного мониторинга финансово-экономического состояния автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов и внедрение корректирующих мероприятий и инструментов управления рисками;

внедрение дополнительных инструментов административного и финансового регулирования, которые обеспечат стратегический контроль российских автопроизводителей за осваиваемыми или создаваемыми технологиями;

поиск альтернативных вариантов приобретения импортного оборудования и материалов, развитие российских центров компетенций;

повышение экономической эффективности и самокупаемости проектов, реализуемых в отрасли автомобильных компонентов, в том числе за счет достижения эффекта масштаба;

определение дополнительных инструментов финансовой и нефинансовой поддержки, которые позволят удерживать квалифицированные кадры в автомобильной промышленности Российской Федерации;

поиск альтернативных направлений сбыта, увеличение экспорта в дружественные государства;

оперативный анализ и (при выявлении целесообразности) постоянная актуализация требований в области технического регулирования.

IX. Мониторинг, контроль и управление реализацией настоящей Стратегии

Мониторинг реализации настоящей Стратегии базируется на данных отраслевого статистического наблюдения, отчетных материалах по выполнению плана мероприятий по реализации настоящей Стратегии, первичной информации от организаций, аналитике научно-исследовательских организаций, а также на других официальных данных. Мониторинг реализации настоящей 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 настоящей 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 настоящей Стратегии.

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

Доклад о ходе реализации настоящей Стратегии включает в себя:

аналитическую справку о реализации настоящей 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 настоящей Стратегии;

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

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

предложения о корректировке настоящей Стратегии.

Х. Ресурсное обеспечение реализации настоящей Стратегии

Финансовое обеспечение реализации настоящей Стратегии осуществляется за счет средств, предусмотренных на реализацию национальных проектов и государственных программ Российской Федерации, а также за счет внебюджетных источников.

В целях обеспечения условий реализации настоящей Стратегии в базовом сценарии для оказания мер государственной поддержки по программам льготного автокредитования и лизинга, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и развития производства автомобильных компонентов, а также государственных закупок отечественных транспортных средств потребуется финансирование в размерах, утвержденных федеральным законом о федеральном бюджете на текущий финансовый год и плановый период.

Финансовое обеспечение расходов, связанных с реализацией настоящей Стратегии, будет осуществляться в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных федеральным органам исполнительной власти, принимающим участие в реализации настоящей Стратегии, в федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период, а также за счет внебюджетных источников.

Совокупный объем необходимого финансирования реализации настоящей Стратегии в целевом сценарии оценивается на уровне не менее 200 млрд. рублей ежегодно.

XI. Ожидаемые результаты реализации настоящей Стратегии

В 2022 - 2025 годах одним из приоритетов государственной политики в отношении автомобильной промышленности Российской Федерации стало возобновление работы большинства производственных площадок с привлечением новых технологических партнеров. В результате

перезапуска автомобильных производств появилось расширенное количество автомобильных платформ, предназначенных для выпуска моделей в различных сегментах транспортных средств.

В перспективе до 2035 года за счет реализации мер по защите внутреннего рынка и одновременного приоритетного стимулирования внутриотраслевой конкуренции целевой облик автомобильной промышленности Российской Федерации трансформируется и будет включать 2 - 5 автопроизводителей в каждом сегменте транспортных средств, которые:

- подконтрольны российским юридическим лицам, в структуре владения которых более 50 процентов долей в уставном капитале (акций) принадлежит российским выгодоприобретателям, бенефициарным владельцам, контролирующим лицам;

- используют стандартизированные (унифицированные) компонентную базу и технологии для производства продукции с высоким уровнем технологической независимости;

- владеют правами на интеллектуальную собственность и конструкторскую документацию на производимую продукцию;

- располагают собственными инжиниринговыми центрами;

- способны самостоятельно осуществлять полный цикл проектирования, разработки и серийного производства продукции.

До 2033 года обеспечение стабильности условий ведения хозяйственной деятельности автопроизводителя будет осуществляться в соответствии с заключенными специальными инвестиционными контрактами. По окончании срока действия специальных инвестиционных контрактов будут проведены оценка и актуализация основных подходов промышленной политики в отношении автомобильной промышленности Российской Федерации.

В 2035 году при целевом сценарии общий объем производства транспортных средств во всех сегментах транспортных средств ожидается на уровне 2,8 млн. штук (с учетом производства для внутреннего рынка новых транспортных средств Российской Федерации и на экспорт), из которых:

- в сегменте легковых автомобилей - 2,5 млн. штук, выпускаемых на 4 - 5 автомобильных платформах, которые должны предусматривать использование стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий и высокий уровень технологической независимости;

в сегменте легких коммерческих автомобилей - около 170 тыс. штук, выпускаемых на 1 - 2 автомобильных платформах с использованием стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий;

в сегменте грузовых автомобилей - 110 тыс. штук, при этом не менее 80 тыс. штук должны производиться с использованием стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий;

в сегменте автобусов - 30 тыс. штук, при этом основная часть производства должна осуществляться с использованием стандартизированных (унифицированных) компонентной базы и технологий.

Достижение целей по развитию отрасли автомобильных компонентов будет осуществляться за счет унификации и обеспечения эффекта масштаба. Поддержка развития производителей автомобильных компонентов будет осуществляться с учетом приоритизации групп автомобильных компонентов в зависимости от наличия или отсутствия производственных мощностей на территории Российской Федерации, а также с учетом подконтрольности таких производств российским юридическим лицам, в структуре владения которых более 50 процентов долей в уставном капитале (акций) принадлежит российским выгодоприобретателям, бенефициарным владельцам, контролирующим лицам.

К 2035 году доля произведенных в Российской Федерации транспортных средств в общем объеме рынка новых транспортных средств должна составлять не менее 80 процентов, а доля импортных транспортных средств должна составлять до 20 процентов общего объема рынка новых транспортных средств в целях поддержания конкурентной среды и удовлетворения потребностей потребителей в отдельных видах транспортных средств.

Основным используемым типом силовой установки до 2035 года во всех сегментах транспортных средств будет являться двигатель внутреннего сгорания (в том числе на газомоторном топливе), разработанный и произведенный на территории Российской Федерации. Доля транспортных средств с двигателем внутреннего сгорания в общем объеме производства транспортных средств к 2035 году должна составить 67 - 83 процента в зависимости от сегмента транспортных средств. Доля транспортных средств с новыми типами силовых установок

(электрический двигатель, включая гибридную силовую установку) в общем объеме производства транспортных средств к 2035 году должна увеличиться до 16 - 33 процентов в зависимости от сегмента транспортных средств. Доля прочих типов силовых установок (включая силовые установки на водородном топливе) в общем объеме производства транспортных средств должна составить менее одного процента.

В части развития высокоавтоматизированных транспортных средств целевое видение настоящей Стратегии предполагает достижение объема производства транспортных средств с четвертым уровнем автономности и выше в количестве около 150 тыс. штук к 2035 году (около 5 процентов общего объема производства транспортных средств). Освоение производства и вывод на рынок высокоавтоматизированных транспортных средств обеспечит развитие соответствующих автомобильных компонентов и технологий (системы помощи водителю, системы автономного вождения, системы "цифрового автомобиля" (в том числе "подключенности"), включая электронные блоки управления, программное обеспечение и прочее).

Целевое видение автомобильного производства с точки зрения процессов и технологий производства, производственного оборудования и кадров к 2035 году предполагает:

внедрение автоматизации на основе технологий искусственного интеллекта и машинного обучения, в том числе использование отечественных PLM-систем на 100 процентах автомобильных производств;

увеличение показателя плотности роботизации автомобильных производств в соответствии с целями федерального проекта "Развитие промышленной робототехники и автоматизации производства", входящего в состав национального проекта "Средства производства и автоматизации";

рост производительности труда ежегодно на уровне около 10 процентов и более.

Реализация целевого облика автомобильной промышленности Российской Федерации обеспечит максимальную загрузку производственных мощностей автопроизводителей и производителей автомобильных компонентов. Достижимый эффект масштаба сделает производство более эффективным, повысит конкурентоспособность отечественных транспортных средств и позволит автопроизводителям и производителям автомобильных компонентов реинвестировать извлекаемую прибыль в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы и развитие новых поколений транспортных

средств, автомобильных компонентов и технологий. Эффект масштаба и внутриотраслевая конкуренция наряду с сохранением импорта позволят поддерживать доступность конечного продукта в разных ценовых сегментах. Обеспечение контроля над полным циклом проектирования, разработки и серийного производства продукции укрепит технологическую независимость автомобильной промышленности Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
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	2026 год*	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
I. Целевой сценарий развития автомобильной промышленности Российской Федерации											
1. Совокупный объем производства транспортных средств (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	864	991	1343	1504	1686	1875	2091	2316	2524	2840
2. Объем производства легковых автомобилей (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	731	834	1131	1287	1455	1635	1827	2032	2225	2533
3. Объем производства легких коммерческих автомобилей (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	88	86	116	124	135	138	147	150	158	167

Показатель	Единица измерения	2026 год [*]	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
4. Объем производства грузовых автомобилей (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	34	57	77	71	73	78	91	106	112	110
5. Объем производства автобусов (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	12	13	19	21	22	24	26	27	29	30
6. Совокупный объем производства электромобилей, электробусов и гибридных автомобилей	тыс. штук	17,8	23,5	28,8	40,6	54,3	185,4	316,6	447,7	578,9	710
7. Объем производства автомобилей, оснащенных системой не ниже четвертого уровня автономности	тыс. штук	-	-	-	0,5	7	43,3	64,7	89,2	117,5	146,1
8. Совокупный объем экспорта транспортных средств	тыс. штук	31,6	36,6	41,6	46,6	51,6	56,6	61,6	66,6	71,6	71,6
9. Объем отгруженной продукции отрасли автомобильных компонентов (комплектующих и принадлежностей для транспортных средств)	млрд. рублей	618	698	866	964	1072	1188	1317	1455	1593	1775

Показатель		Единица измерения	2026 год [*]	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
10.	Средневзвешенный уровень технологической независимости легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процентов	45	52	67	72	80	80	80	80	80	80
11.	Средневзвешенный уровень технологической независимости легких коммерческих автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процентов	55	64	76	83	90	90	90	90	90	90
12.	Средневзвешенный уровень технологической независимости грузовых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процентов	60	66	72	83	90	90	90	90	90	90
13.	Средневзвешенный уровень технологической независимости автобусов, произведенных на территории Российской Федерации	процентов	55	63	77	82	90	90	90	90	90	90

Показатель	Единица измерения	2026 год [*]	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
14. Индекс прироста производительности труда в автомобильной промышленности Российской Федерации (процентов к уровню предыдущего года)	процентов	101	115	136	112	112	111	112	111	109	112
15. Доля автомобильных производств, оснащенных отечественными PLM-системами, в общем количестве автомобильных производств (не менее)	процентов	-	-	-	30	55	75	85	90	95	100

II. Базовый сценарий развития автомобильной промышленности Российской Федерации

1. Совокупный объем производства транспортных средств (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	812	908	1074	1168	1249	1332	1424	1515	1600	1690
2. Объем производства легковых автомобилей (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	687	760	897	976	1045	1121	1200	1282	1356	1434
3. Объем производства легких коммерческих автомобилей	тыс. штук	82	83	102	110	118	118	125	128	134	140

Показатель	Единица измерения	2026 год [*]	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
(с учетом производства на экспорт)											
4. Объем производства грузовых автомобилей (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	32	52	57	62	67	71	76	81	86	91
5. Объем производства автобусов (с учетом производства на экспорт)	тыс. штук	11	13	18	19	19	21	22	23	24	24
6. Совокупный объем производства электромобилей, электробусов и гибридных автомобилей	тыс. штук	17,8	23,5	28,8	40,6	54,3	138,2	222,2	306,2	390,2	474,2
7. Объем производства автомобилей, оснащенных системой не ниже четвертого уровня автономности	тыс. штук	-	-	-	0,5	5,5	16,1	23,4	31,8	49,5	67,9
8. Совокупный объем экспорта транспортных средств	тыс. штук	29,7	34,7	39,7	44,7	49,7	54,7	59,7	64,7	69,7	69,7
9. Объем отгруженной продукции отрасли автомобильных компонентов	млрд. рублей	601	673	774	850	926	1006	1094	1186	1282	1384

Показатель	Единица измерения	2026 год [*]	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
(комплектующих и принадлежностей для транспортных средств)											
10. Средневзвешенный уровень технологической независимости легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процентов	45	57	63	67	70	70	70	70	70	70
11. Средневзвешенный уровень технологической независимости легких коммерческих автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процентов	55	61	69	74	80	80	80	80	80	80
12. Средневзвешенный уровень технологической независимости грузовых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации	процентов	60	63	67	73	80	80	80	80	80	80
13. Средневзвешенный уровень технологической независимости автобусов,	процентов	45	61	67	72	80	80	80	80	80	80

Показатель	Единица измерения	2026 год [*]	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
произведенных на территории Российской Федерации											
14. Индекс прироста производительности труда в автомобильной промышленности Российской Федерации (процентов к уровню предыдущего года)	процентов	95	112	118	109	107	107	107	106	106	106
15. Доля автомобильных производств, оснащенных отечественными PLM-системами, в общем количестве автомобильных производств (не менее)	процентов	-	-	-	30	40	50	60	70	80	90

^{*} Значение показателя 2026 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 24 августа 2026 г. № 2267-р.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Стратегии развития
автомобильной промышленности
Российской Федерации до 2035 года

ПРОГНОЗНАЯ СТРУКТУРА
производства транспортных средств
в Российской Федерации на основе целевой доли производства
транспортных средств по типам силовой установки
в совокупном объеме производства транспортных средств
(с учетом производства на экспорт)

(процентов)		
Тип силовой установки	2030 год	2035 год
1. Легковые автомобили		
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом, дизельном топливе	96	74
Двигатель внутреннего сгорания, использующий газ в качестве моторного топлива	до 1	1
Электрическая или гибридная силовая установка	3	25
Прочие типы двигателей, включая силовые установки на водородном топливе	-	менее 1
2. Легкие коммерческие автомобили		
Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом, дизельном топливе	90	58
Двигатель внутреннего сгорания, использующий газ в качестве моторного топлива	6	14
Электрическая или гибридная силовая установка	4	28
Прочие типы двигателей, включая силовые установки на водородном топливе	-	менее 1

Тип силовой установки	2030 год	2035 год
-----------------------	----------	----------

3. Грузовые автомобили

Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом, дизельном топливе	78	72
Двигатель внутреннего сгорания, использующий газ в качестве моторного топлива	18	11
Электрическая или гибридная силовая установка	4	16
Прочие типы двигателей, включая силовые установки на водородном топливе	-	менее 1

4. Автобусы

Двигатель внутреннего сгорания на бензиновом, дизельном топливе	39	27
Двигатель внутреннего сгорания, использующий газ в качестве моторного топлива	40	40
Электрическая или гибридная силовая установка	21	33
Прочие типы двигателей, включая силовые установки на водородном топливе	-	менее 1

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Стратегии развития
автомобильной промышленности
Российской Федерации до 2035 года

**МАТРИЦА ПРИОРИТЕТОВ
государственной поддержки**

Сегмент транспортных средств	Тип силовой установки			
	двигатель внутреннего сгорания	электрическая силовая установка	гибридная силовая установка	двигатель внутреннего сгорания, использующий газ в качестве моторного топлива

1. Приоритет государственной поддержки в отношении эксплуатации транспортных средств для перевозок в городском сообщении

Легковые автомобили	сохранение	развитие	сохранение	сохранение
Легкие коммерческие автомобили	сохранение	развитие	развитие	сохранение
Грузовые автомобили	-	развитие	-	развитие
Автобусы	сохранение	развитие	сохранение	сохранение

Сегмент транспортных средств	Тип силовой установки			
	двигатель внутреннего сгорания	электрическая силовая установка	гибридная силовая установка	двигатель внутреннего сгорания, использующий газ в качестве моторного топлива

2. Приоритет государственной поддержки в отношении эксплуатации транспортных средств для перевозок в пригородном и междугородном сообщении в пределах одного субъекта Российской Федерации

Легковые автомобили	сохранение	развитие	развитие	-
Легкие коммерческие автомобили	сохранение	развитие	развитие	развитие
Грузовые автомобили	сохранение	-	-	развитие
Автобусы	сохранение	развитие	-	развитие

3. Приоритет государственной поддержки в отношении эксплуатации транспортных средств для перевозок в пригородном и междугородном сообщении в пределах нескольких субъектов Российской Федерации

Легковые автомобили	сохранение	-	-	-
Легкие коммерческие автомобили	сохранение	-	развитие	сохранение
Грузовые автомобили	сохранение	-	-	развитие
Автобусы	сохранение	-	-	развитие