

## Развитие российской автомобильной промышленности в условиях санкций и новых вызовов

**Олег Сергеевич ЛАВРОВ,**

*Всероссийская академия внешней торговли  
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А), кафедра  
международной торговли и внешней торговли РФ –  
аспирант 1-го года обучения,  
e-mail: olegslavrov@gmail.com*

УДК: 338.45:629.33(470);

ББК: 65.30(2Рос); JEL: E23

DOI: 10.24412/2072-8042-2023-11-88-104

### Аннотация

Данная работа посвящена исследованию текущего состояния и перспектив развития автомобильной промышленности России в условиях санкций, введенных странами коллективного Запада в 2022 г. Рассмотрены размер и структура автомобильного парка, динамика продаж, производства и импорта легковых автомобилей. Проанализированы реакция международных автомобильных концернов и их действия по уходу с российского рынка из-за санкционного давления. Сформулирована авторская позиция по новой Стратегии развития отрасли до 2035 г., отмечена важность перезапуска производственных площадок с помощью технологических партнеров из нейтральных стран.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность, международные автомобильные концерны, автомобильное производство, импорт легковых автомобилей, автомобильный парк, стратегия развития автомобильной отрасли.

## Development of Russia's Automotive Industry under Sanctions and New Challenges

**Oleg Sergeevich LAVROV,**

*Russian Foreign Trade Academy (119285, Moscow, Vorob`evskoe shosse, 6A),  
Department of International Trade and Foreign Trade of the RF - 1<sup>st</sup> year Postgraduate Student,  
e-mail: olegslavrov@gmail.com*

### Abstract

This paper examines the current state and prospects for Russia's automotive industry under the sanctions imposed by the countries of the collective West in 2022. The size and structure of the car passenger vehicle fleet, the dynamics of sales, production and imports of passenger cars are considered. The reaction of international automotive holdings and their actions to leave the Russian market due to sanctions pressure are analyzed. The author's position on the new Strategy for the Development of the Automotive Industry until 2035 is presented; the importance of restarting production sites with the help of technology partners from neutral countries is noted.

**Keywords:** automotive industry, international automotive holdings, automotive production, passenger car imports, vehicle fleet, strategy for the development of the automotive industry.



В 2022 г. автомобильная промышленность Российской Федерации столкнулась с беспрецедентными сложностями, которые были вызваны санкционным давлением со стороны США, Европейского Союза, Японии и ряда других стран в ответ на начало проведения специальной военной операции на Украине.

Из-за введения нового жесткого санкционного режима произошла остановка как международных автомобильных производств на территории страны в связи с их решением об уходе с российского рынка, так и отечественных автомобильных концернов из-за разрушения логистики поставок частей и компонентов, необходимых в производстве автомобиля. На рынке возник большой дефицит ряда номенклатурных позиций, производство которых не было налажено на территории страны, и замену которым пришлось искать в кратчайшие сроки на рынках нейтральных стран.

Автомобильная промышленность является одной из ключевых отраслей российского машиностроения и экономики в целом. Согласно оценкам Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, в автомобильной отрасли были задействованы около 0,3 млн человек, а в смежных отраслях – более 2,8 млн человек в 2021 г.<sup>1</sup>. Развитие автомобильной промышленности оказывает существенный эффект на функционирование социально-экономической сферы и формирует научно-технический потенциал развития как отдельных регионов, так и страны в целом.

Автомобильная промышленность является одной из наиболее сложных отраслей промышленности с точки зрения длины и глубины цепочек добавленной стоимости и количества вовлеченных предприятий. Так, в России осуществляли свою деятельность более 25 крупных отечественных и международных автомобильных заводов и более 400 предприятий, производящих автомобильные компоненты. После введения санкций и ограничений все предприятия отрасли столкнулись с новыми вызовами и сложностями, которые приходится преодолевать по настоящее время для того, чтобы перезапустить производства и сохранить рабочие места.

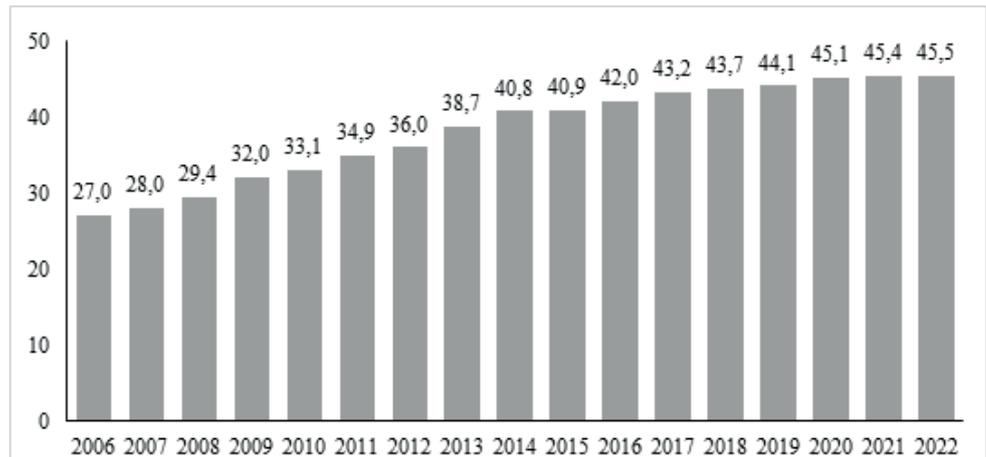
### **АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРК РОССИИ В 2022 ГОДУ**

Россия занимает пятое место в мире и первое место в Европе по размеру общего автомобильного парка, насчитывающего более 58 млн автомобилей разных типов<sup>2</sup> (на 31 декабря 2022 г.), включая легковой пассажирский и легковой коммерческий транспорт, грузовые автомобили и автобусы. В глобальном контексте только Китай, США, Индия и Япония обладают большим по размеру автомобильным парком.

Легковые пассажирские автомобили занимают более 75% от общего автомобильного парка, оставшиеся 25% приходятся на легковой коммерческий транспорт, грузовые автомобили и автобусы.



Российский парк легковых автомобилей значительно вырос за последние полтора десятилетия на 69% с 27 млн автомобилей в 2006 г. до 45 млн автомобилей в 2022 г. (см. рисунок 1). Основными драйверами роста автомобильного парка послужили общее динамичное развитие экономики страны и повышение располагаемых доходов населения, что в свою очередь увеличивало внутренний спрос. Немаловажным фактором послужило активное строительство большого количества автомобильных производств международными автомобильными холдингами в период с 2006 по 2012 гг. на территории страны.



*Рис. 1. Динамика парка легковых пассажирских автомобилей в России, млн штук*

*Fig. 1. Dynamics of passenger car fleet in Russia, million units*

**Источник:** данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения 20.04.2023).

В 2022 г. лидером российского рынка легковых автомобилей по-прежнему оставалась отечественная модель «LADA» производства компании «АВТОВАЗ». Так, на территории страны в активном использовании находятся более 13 млн автомобилей этой марки. Второе место в структуре российского рынка занимает японский концерн Toyota с 4 млн автомобилей, третье и четвертое место держат автомобили южнокорейских марок Hyundai и Kia с 2,5 млн автомобилей каждая.

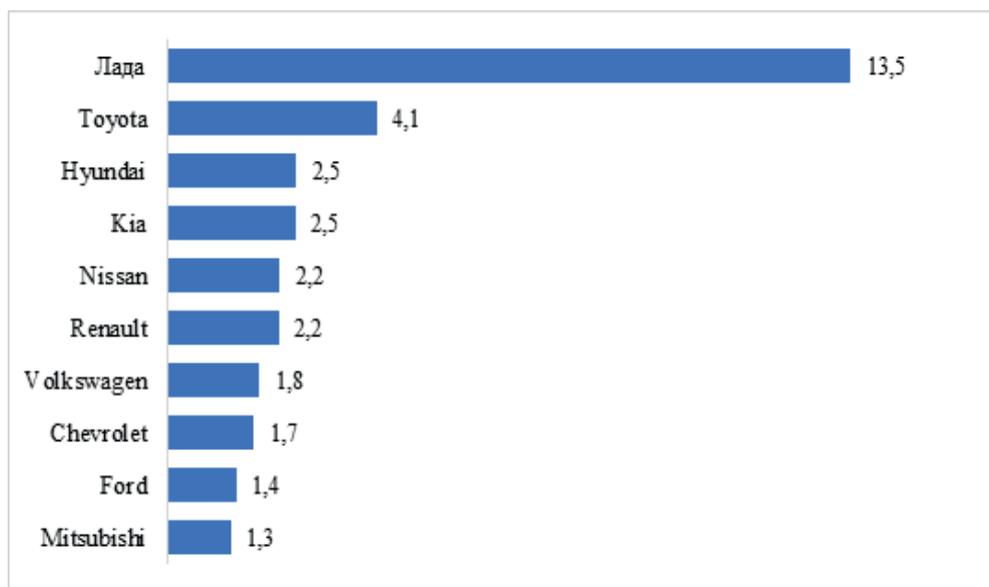


Рис. 2. Топ-10 автомобильных марок по размеру автопарка в России, млн штук машин, 2022.

Fig. 2. Top-10 car brands by fleet size in Russia, million units of cars, 2022.

**Источник:** данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения 20.04.2023).

### ПРОДАЖИ И ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ

Общемировые продажи легковых автомобилей в 2022 г. сократились на 0,5% по сравнению с 2021 г. и составили 81,0 млн штук.

В 2021 г. Россия занимала 11 место в мире по продажам автомобилей с общим размером продаж в 1,5 млн автомобилей<sup>3</sup>. Вместе с тем в 2022 г. в связи с более чем двукратным сокращением продаж на территории страны Россия спустилась на 19 место в рейтинге крупнейших авторынков в мире.<sup>4</sup>

Пик автомобильных продаж в России пришелся на 2012 г., составив 2,9 млн автомобилей. В 2015-2021 гг. продажи автомобилей на территории страны сократились до 1,3-1,7 млн штук в год, что было вызвано рядом факторов, включая существенное сокращения импорта, снижение располагаемых доходов населения и введение первых санкционных ограничений после событий 2014 г. После февральских событий 2022 г. продажи легковых автомобилей в России сократились на 59% и составили только 0,6 млн автомобилей за 2022 г.



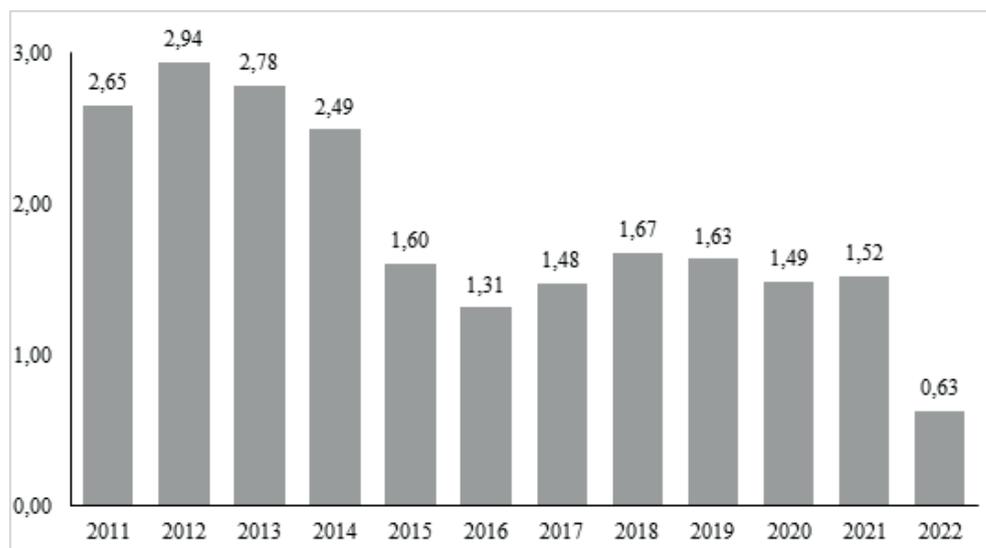


Рис. 3. Продажи легковых автомобилей в России, млн штук

Fig. 3. Sales of passenger cars in Russia, million units

**Источник:** данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения 20.04.2023).

Все крупнейшие европейские, южнокорейские, японские и российские марки в 2022 г. показали существенное снижение продаж, которое было вызвано остановкой производственных мощностей, связанной с решением об уходе международных производителей с российского рынка, и существенными ограничениями на импорт автомобилей. Только некоторые китайские марки (такие как Chery и Geely) показали умеренный рост, что было обусловлено низкой базой продаж в 2021 г.

Так, продажи российской марки «LADA» сократились на 48%, южнокорейских марок KIA и Hyundai – на 68% и 67% соответственно. Продажи французской марки Renault сократились на 69%, японской Toyota – на 71%, немецкого концерна Volkswagen – на 77% (см. рисунок 4).

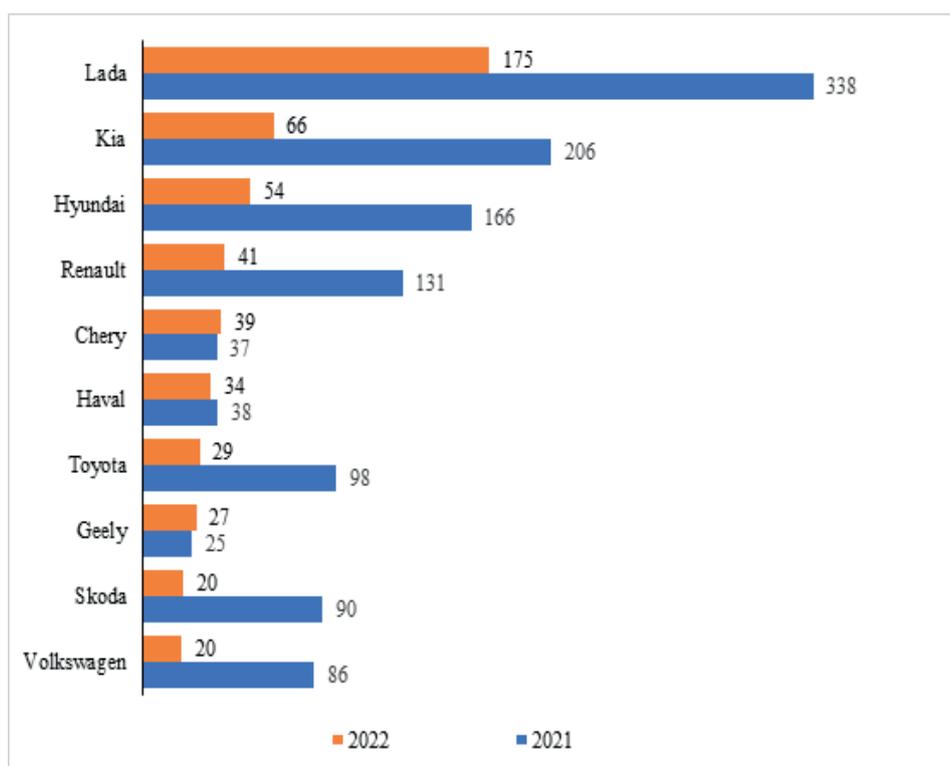


Рис. 4. Топ-10 марок легковых автомобилей по размерам продаж в 2021-2022 гг., тыс. штук

Fig. 4. Top-10 passenger car brands by sales size in 2021-2022, thousand units

**Источник:** данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения 20.04.2023).

Как отмечалось выше, одним из основных факторов существенного снижения продаж в 2022 г. послужило значительное сокращение производства автомобилей на территории страны.

С ростом числа иностранных автомобильных заводов на территории страны производство легковых автомобилей достигло почти 2 млн штук в 2012 г. Затем последовал спад, и в 2015-2021 гг. производство находилось в диапазоне 1,1-1,6 млн легковых автомобилей в год (см. рисунок 5).

В 2015 г. один из лидеров автомобильного рынка – американский концерн General Motors – пересмотрел свои планы по присутствию на российском рынке и полностью прекратил производство и продажи марки Opel и большинства моделей Chevrolet.<sup>5</sup>



Несмотря на уход некоторых американских марок еще до 2022 г., большинство европейских, южнокорейских и японских концернов продолжали осуществлять свою деятельность на территории России и даже увеличивали производственные мощности.

На конец 2021 г. общий объем производственных мощностей легковых автомобилей в России составил 2,4 млн штук в год<sup>6</sup>. Средний уровень загрузки мощностей по выпуску легковых автомобилей составлял 55% в 2021 г.

В 2022 г. произошел резкий спад производства автомобилей в России, вызванный следующими причинами:

- ❑ массовый уход и остановка деятельности почти всех международных автомобильных производителей;
- ❑ ограничения поставок комплектующих, используемых на отечественных автомобильных заводах;
- ❑ нарушение логистических каналов.

По итогам 2022 г. на территории страны было произведено всего лишь 0,45 млн легковых автомобилей, что на 67% меньше в сравнении с 2021 г. (см. рисунок 5). Средний уровень загрузки производственных мощностей снизился в 2022 г. до 18%.

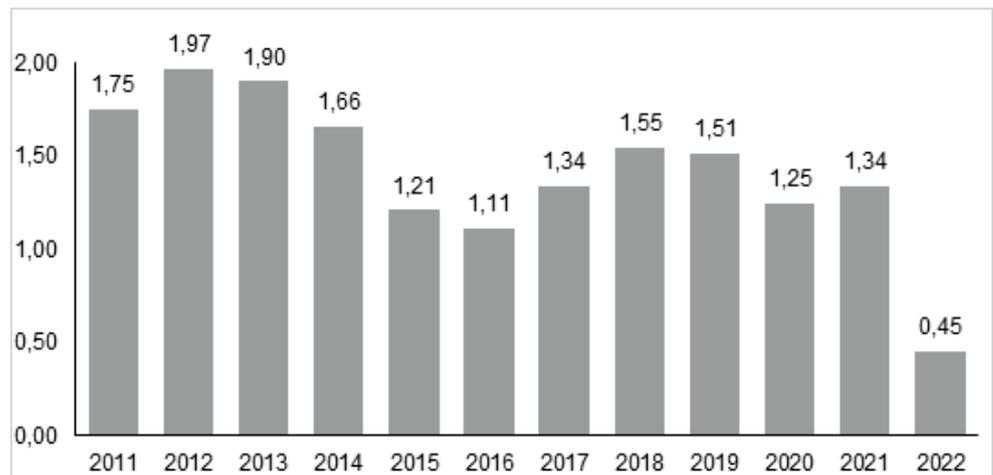


Рис. 5. Производство легковых автомобилей в России, млн штук

Fig. 5. Production of passenger cars in Russia, million units

**Источник:** данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения 20.04.2023).

Российский рынок покинули такие известные автомобильные концерны, как Renault, Nissan, Volkswagen (марки Volkswagen, Skoda, Audi), Hyundai (марки Hyundai и Kia), Toyota, Mazda, Mercedes Benz, ПСМА (марки Peugeot, Citroen, Mitsubishi). Все данные производители имели собственных производственных мощностей на территории страны, которые работали в формате мелкоузловой или крупноузловой сборки.

На протяжении последних 15 лет одним из ключевых направлений развития автомобильной отрасли была задача по увеличению локализации производства в России. Международные автомобильные производители инвестировали несколько миллиардов долларов для строительства собственных производственных мощностей на территории России, но под санкционным давлением были вынуждены покинуть российский рынок.

Первой реакцией со стороны международных автомобильных концернов была остановка производства и поставок автомобильных компонентов, отправка в «простоя» производственного персонала и «консервация» производственных мощностей. Следующим шагом стало решение о продаже или передаче заводов.

Одной из первых в мае 2022 г. заявила о продаже российских активов группа Renault. Активы французского производителя перешли в собственность государства за номинальную стоимость с правом возможного обратного выкупа в течение следующих шести лет. «Подписанные соглашения предусматривают передачу акций «Рено Россия» городу Москве и 67,7% акций «АВТОВАЗ» – государству в лице подведомственного Минпромторгу России ФГУП «НАМИ», – сообщило Министерство промышленности и Торговли России.<sup>7</sup>

После передачи пакета Renault в «АВТОВАЗ» российский концерн столкнулся с рядом сложностей из-за нехватки частей и комплектующих и был вынужден остановить производство. Вскоре производство было возобновлено и налажен выпуск упрощенных моделей. По результатам 2022 г. АВТОВАЗом было произведено 175 тыс. и продано 189 тыс. автомобилей.<sup>8</sup> Общее падение производства составило около 50% в сравнении с 2021 г.

Уже осенью 2022 г. на столичном заводе Renault был осуществлен перезапуск автомобилей под маркой «Москвич». Завод заключил Соглашение о технологическом сотрудничестве с ПАО «КАМАЗ». Также на заводе начали собирать в формате крупноузловой сборки автомобили JAC по лицензионному соглашению с китайским автомобильным производителем. Согласно озвученным планам, за ближайшие несколько лет на заводе собираются создать собственную платформу, увеличить локализацию и объем выпуска автомобилей. Кроме того, в перспективе планируется начать производство российских электрических автомобилей.<sup>9</sup>



В сентябре 2022 г. Toyota заявила о полной остановке производства и уходе с российского рынка.<sup>10</sup> Производственные мощности в г. Санкт-Петербург были переданы государству в лице ФГУП «НАМИ».<sup>11</sup>

В октябре 2022 г. Mazda заявила о передаче доли в совместном предприятии ПАО «Соллерс авто» за номинальную стоимость 1 евро локальному партнеру.<sup>12</sup>

В ноябре 2022 г. ФГУП «НАМИ» и группа компаний Nissan подписали соглашение о покупке российских активов.<sup>13</sup> Впоследствии «АВТОВАЗ» приобрел у НАМИ 99% активов Ниссан в России. Данная сделка также была проведена за номинальную стоимость в 1 евро с возможностью обратного выкупа активов в течение шести лет и его одобрения со стороны правительства Российской Федерации.<sup>14</sup>

Также в ноябре 2022 г. были проданы производственные мощности компании Mercedes-Benz в России локальному автомобильному дилеру «Автодом». Условия продажи включают в себя возможность обратного выкупа.<sup>15</sup>

В мае 2023 г. было объявлено о продаже российских активов группы Volkswagen локальному автомобильному дилеру Авилон.<sup>16</sup>

Один из крупнейших производителей легковых автомобилей – южнокорейский концерн Hyundai, который остановил свои производства на территории страны, активно рассматривает продажу собственных активов локальным игрокам, но пока что находится в стадии согласования условий сделки.

Несмотря на текущую макроэкономическую обстановку, китайский производитель Haval, который запустил собственные производственные мощности в России в 2019 г. в Тульской области, продолжил выпуск автомобилей. Из-за нарушения цепочек поставок производство снизилось на 11% по результатам 2022 г. и составило 33 тыс. легковых автомобилей.<sup>17</sup> Концерн изучает возможность расширения производственных мощностей и планирует увеличение продаж в 2023 г.

### ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ

В условиях роста российской экономики в начале 2010-х гг. импорт легковых автомобилей в Россию приблизился к 1 млн штук в год. После введения в сентябре 2012 г. обязательного утилизационного сбора, увеличения локального производства автомобилей и ухудшения макроэкономической ситуации в 2014 г. объемы импорта начали быстро сокращаться и находились в диапазоне 200-300 тыс. автомобилей в 2015-2021 гг. (см. рисунок 6).

Несмотря на существенное падение количества ввезенных автомобилей, общая доля импорта в продажах выросла с 15% в 2021 г. до 25% в 2022 г. в связи с еще более сильным сокращением продаж локально произведенных автомобилей.

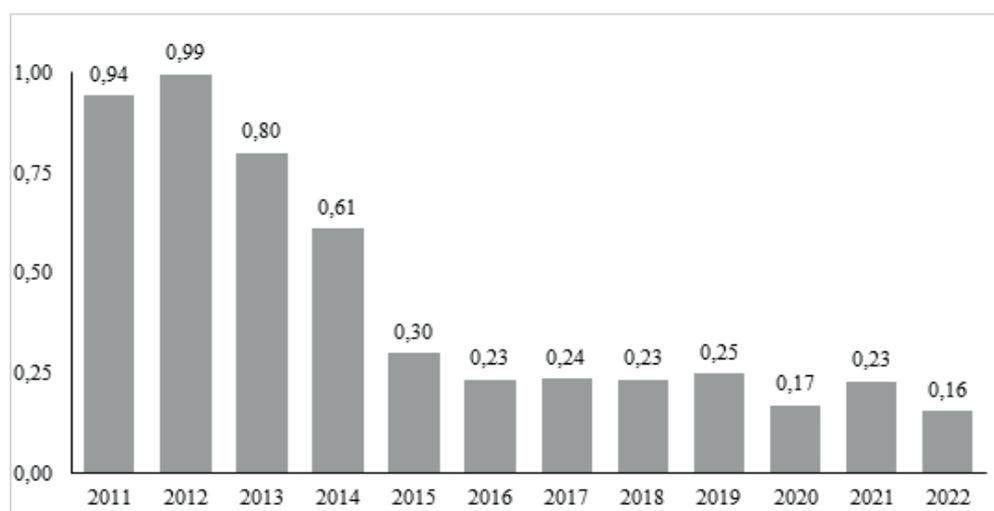


Рис. 6. Импорт легковых автомобилей в Россию, млн штук

Fig. 6. Import of passenger cars to Russia, million units

**Источник:** данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения 20.04.2023).

Начиная с весны 2022 г., в связи с санкционными ограничениями поставки автомобилей из «недружественных» стран в Россию прекратились. В 2022 г. импорт сократился на 33% в сравнении с 2021 г., а большинство импортных автомобилей были ввезены в первые два месяца года (см. рисунок 7).

В ответ на санкционные ограничения и прекращение официальных импортных поставок уже весной 2022 г. Министерством промышленности и Торговли РФ был формально разрешен параллельный импорт для ряда автомобильных марок<sup>18</sup>, что подразумевало под собой ввоз автомобиля на территорию России без разрешения владельца бренда. В список были включены почти все популярные автомобильные марки, включая Toyota, Lexus, Volkswagen, Skoda, Lexus, Audi, BMW, Mercedes-Benz, Chevrolet, Volvo и другие. В свою очередь, в изначальный список не попали китайские марки, южнокорейские (Hyundai и Kia), а также американский Ford, французские Citroen и Peugeot в связи с неопределённостью их планов относительно выхода с российского рынка. В марте 2023 г. список автомобилей, возможных к параллельному импорту, был расширен и на вышеупомянутые марки (Hyundai, Kia, Ford, Citroen, Peugeot)<sup>19</sup>.



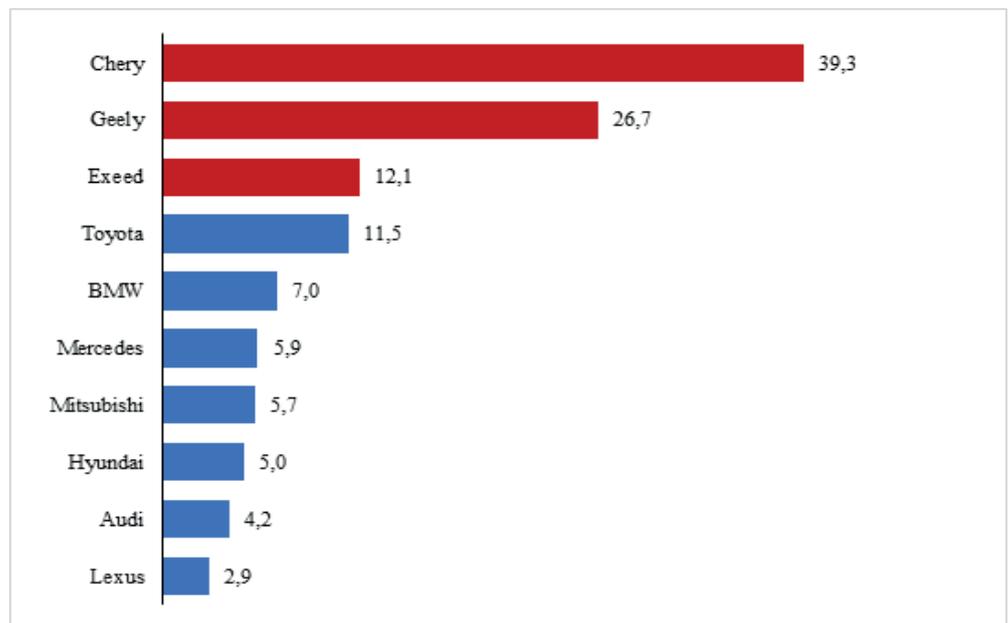


Рис. 7. Top-10 марок автомобилей по величине импорта в 2022 г., тыс. штук  
 Fig. 7. Top-10 car brands by import value in 2022, thousand pieces

**Источник:** данные аналитического агентства «АВТОСТАТ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения 20.04.2023).

Несмотря на возможность параллельного импорта, процесс оформления для юридических лиц был сложным, и ввозом машин в Россию занимались по большей части физические лица. Для юридических лиц было необходимо оформление документа ОТТС (Одобрение типа транспортного средства), который подтверждал соответствие требованиям безопасности ввозимого на территорию страны автомобиля. Его получение было возможно только у официального представителя бренда в России.

В июле 2022 г. Правительство Российской Федерации внесло изменения в правила сертификации автомобилей<sup>20</sup>, что позволило упростить массовый ввоз автомобилей в страну. Двумя основными направлениями изменений были:

- ❑ Отмена обязательной установки системы мониторинга происшествий на дорогах – ЭРА ГЛОНАСС (изначально до 1 февраля 2023 г., потом было продлено до 1 июня 2023 г.);
- ❑ Отмена оформления документа ОТТС.

Помимо отмененного сертификата ОТТС, при параллельном ввозе необходим и другой документ – Свидетельство о безопасности колесного транспортного сред-

ства. Его оформление возможно в сертифицированных лабораториях, процедура в целом проста и зависит от пропускной способности данных центров.

Параллельный импорт имеет как преимущества, так и недостатки (см. таблицу 1).

Таблица 1

### **Преимущества и недостатки параллельного импорта в Россию**

Преимущества	Недостатки
<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Удовлетворение потребительского спроса</li> <li><input type="checkbox"/> Доступ к широкому модельному автомобильному ряду</li> <li><input type="checkbox"/> Налаживание поставок оригинальных запасных частей</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Непрозрачное ценообразование</li> <li><input type="checkbox"/> Отсутствие заводской гарантии и поддержки производителя</li> <li><input type="checkbox"/> Платная гарантия от дилера</li> <li><input type="checkbox"/> Сложности с сервисным обслуживанием</li> <li><input type="checkbox"/> Ограниченность маршрутов параллельного импорта</li> </ul>

**Источник:** составлено на основе анализа автора.

Параллельный импорт является временной мерой, способствующей удовлетворению потребительского спроса и наполнению рынка иностранными автомобилями во время переходного периода необходимого для перестройки автомобильного рынка России.

### **НОВАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ**

В условиях структурных изменений отрасли, остановки производственных мощностей из-за перебоев с поставками комплектующих и ухода международных игроков с российского рынка было необходимо определить новую стратегию развития отрасли в современных реалиях.

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации оперативно отреагировало на быстро меняющуюся повестку и уже во второй половине 2022 г. сформировало Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г., опубликовало план первоочередных мероприятий по ее реализации. 28 декабря 2022 г. Правительство Российской Федерации утвердило данную стратегию и поручило руководствоваться положениями Стратегии при разработке и реализации программных и плановых документов.

Документ включает в себя оценку текущего состояния отрасли, определяет направление ее развития, формулирует цели, приоритеты и основные показатели реализации. Также дана оценка развития мировой автомобильной отрасли, включая актуальные глобальные тренды.

Стратегия направлена на решение ключевых стратегических задач по созданию и производству продукции, удовлетворению спроса и обеспечению технологического суверенитета автомобильной отрасли. Ее реализация должны обеспечить



рост вклада автомобильной промышленности в российскую экономику и рост конкурентоспособности российской продукции на мировом рынке с высокой долей локализации производства (не менее 80%).

Согласно Стратегии, приоритетными направлениями будут: разработка собственных двигателя внутреннего сгорания, автоматической коробки передач, электронных блоков управления для антиблокировочной системы (ABS), электронного контроля устойчивости (ESP), топливных элементов, электроники, ключевых элементов подвески, подушек безопасности и других критически важных деталей. Отдельно выделяется ряд мер, направленных на развитие электрического и других перспективных видов транспорта.

Разработаны два сценария развития отрасли: базовый и целевой, различие в которых определяется разным уровнем государственной поддержки и разным объемом доступного финансирования НИОКР и производства компонентов.

Согласно стратегии, закладывается планомерный рост объема продаж легковых автомобилей с 960 тыс. штук в 2023 г. до 1641 тыс. в 2035 г. В зависимости от сценария развития (целевой или базовый) закладывается рост производства с 470 тыс. в 2023 г. до 1563 тыс. автомобилей в 2035 г. в целевом сценарии и с 438 тыс. в 2023 г. до 1057 тыс. автомобилей в 2035 г. в базовом сценарии (см. таблицу 2).

Таблица 2

**Целевые показатели реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года**

Год	2023	2024	2025	2026	2027	2035
Объем продаж легковых автомобилей	960	1057	1330	1500	1515	1641
Объем производства легковых автомобилей (целевой сценарий)	470	660	889	1068	1147	1563
Объем производства легковых автомобилей (базовый прогноз)	438	577	732	839	861	1057

**Источник:** Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г.

Для достижения целевых показателей стратегия предполагает финансирование в 2023-2025 гг. по следующим направлениям:

- до 300 млрд рублей на ускорение локализации производства критически важных компонентов;
- до 26 млрд рублей ежегодно на стимулирование спроса на продукцию автомобильной промышленности.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вместе со значительно возросшим санкционным давлением становится очевидно, что полностью разрушились сложившиеся ландшафт и система российского рынка, производства и импорта легковых автомобилей. В первой половине 2022 г. на автомобильном рынке произошло потрясение в связи с остановкой производства, отказом от поставок автомобилей и автомобильных компонентов в Россию.

В связи со стратегической значимостью отрасли, повышенным уровнем ее влияния на социально-экономическую активность и вовлечением большого количества людей в производственные процессы в автомобильной отрасли и в смежных индустриях, становится понятно, что отрасль будет трансформироваться и продолжит свое развитие, но уже в изменившихся реалиях.

Для дальнейшего развития автомобильной отрасли необходимо выполнение, причем в кратчайшие сроки, следующих условий:

- перезапуск как отечественных автомобильных производств, так и международных производственных площадок с помощью технологических партнеров из нейтральных стран;

- обеспечение устойчивого объема внутреннего спроса на российские автомобильные марки;

- перенастройка цепочек поставок автомобильных компонентов на нейтральные страны;

- налаживание собственных производств критических компонентов и разработка собственного программного обеспечения;

- увеличение локализации компонентной базы на базе российских производств;

- формирование и развитие собственных инженерных центров;

- стимулирование развития новых технологий (включая автономные автомобили) и производства электрических автомобилей.

Для преодоления новых вызовов требуется консолидация усилий бизнеса и государства. От успешности совместных действий будет зависеть результат трансформации отрасли не только в краткосрочной, но и в среднесрочной перспективе.



**ПРИМЕЧАНИЯ:**

<sup>1</sup> «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года», утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022г. № 4261-р.

<sup>2</sup> Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС) – [Электронный ресурс] – URL: <https://fedstat.ru/indicator/36228> (дата обращения 20.04.2023).

<sup>3</sup> Россия занимает 11 место в рейтинге мировых авторынков // Автостат – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/infographics/47393/> (дата обращения 20.04.2023).

<sup>4</sup> Россия опустилась на 19 место в рейтинге мировых авторынков // Автостат – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/infographics/53893/> (дата обращения 20.04.2023).

<sup>5</sup> GM to Change Business Model in Russia // General Motors official website – [Электронный ресурс] – URL: <https://news.gm.com/newsroom.detail.html/Pages/news/us/en/2015/mar/0318-russia.html> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>6</sup> «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года», утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022г. № 4261-р.

<sup>7</sup> Российские активы Renault перейдут в госсобственность // Forbes – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.forbes.ru/biznes/465615-rossijskie-aktivy-renault-perejdut-v-gos-sobstvennost> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>8</sup> АВТОВАЗ подвел итоги 2022 года: подтвержденное лидерство по продажам и рекордная доля рынка LADA // Официальный сайт АО «АВТОВАЗ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.lada.ru/press-releases/120923> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>9</sup> План по запуску завода // Официальный сайт завода «Москвич» – [Электронный ресурс] – URL: <https://moskvich-auto.ru/news> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>10</sup> Toyota to end vehicle manufacturing in Russia // Официальный сайт автомобильной компании Toyota – [Электронный ресурс] – URL: <https://global.toyota/en/newsroom/corporate/38043074.html> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>11</sup> Минпромторг сообщил о передаче завода Toyota НАМИ // Ведомости – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2023/03/31/969048-minpromtorg-zavoda-toyota-nami> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>12</sup> Consolidated Financial Results for the second quarter of the Fiscal Year Ending March 31, 2023 // Mazda official website – [Электронный ресурс] – URL: [https://www.mazda.com/globalassets/en/assets/investors/library/result/files/result20221110\\_e.pdf](https://www.mazda.com/globalassets/en/assets/investors/library/result/files/result20221110_e.pdf) (дата обращения 20.04.2023)

<sup>13</sup> ФГУП «НАМИ» и Nissan подписали соглашение о покупке «Ниссан Мэнюфэкчуринг Рус» // Официальный сайт ФГУП «НАМИ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://nami.ru/news/1426> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>14</sup> АВТОВАЗ закрывает сделку по приобретению активов NISSAN в России // Официальный сайт АО «АВТОВАЗ» – [Электронный ресурс] – URL: <http://info.avtovaz.ru/press-releases/121027.html> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>15</sup> Mercedes includes buyback option in sale of Russian assets // Automotive News Europe – [Электронный ресурс] – URL: <https://europe.autonews.com/automakers/mercedes-finalizes-russia-asset-sale-buyback-option> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>16</sup> Volkswagen Group has sold its shares in Volkswagen Group Rus to a local investor // Официальный сайт Volkswagen Group – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/press-releases/volkswagen-group-has-sold-its-shares-in-volkswagen-group-rus-to-a-local-investor-16018> (дата обращения 20.05.2023)

<sup>17</sup> 100 000-й автомобиль сошел с конвейера завода HAVAL в России // Официальный сайт HAVAL – [Электронный ресурс] – URL: <https://haval.ru/about/media/press/100000-car-product-in-rus> (дата обращения 20.04.2023)

<sup>18</sup> Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.04.2022 № 1532 «Об утверждении перечня товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения подпункта 6 статьи 1359 и статьи 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия» (Зарегистрирован 06.05.2022 № 68421)

<sup>19</sup> Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 02.03.2023 № 684 «О внесении изменений в перечень товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения подпункта 6 статьи 1359 и статьи 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия, утвержденный приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19 апреля 2022 г. № 1532».

<sup>20</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 15 июля 2022 г. № 1269 О внесении изменений в Правила применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки из соответствия.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

АВТОВАЗ подвел итоги 2022 года: подтвержденное лидерство по продажам и рекордная доля рынка LADA // Официальный сайт АО «АВТОВАЗ» @@ AVTOVAZ podvel itogi 2022 goda: podtverzhdennoe liderstvo po prodazham i rekordnaya dolya ry'nka LADA // Oficial'ny'j sajt AO «AVTOVAZ» – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.lada.ru/press-releases/120923> (дата обращения 20.04.2023)

Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС) @@ Edinaya mezhvedomstvennaya informacionno-statisticheskaya sistema (EMISS) – [Электронный ресурс] URL: <https://fedstat.ru/indicator/36228> (дата обращения 20.04.2023)

Максютина Е., Головкин А. Автомобильная промышленность России: проблемы развития в «осыпающемся мире» // Региональный экономический журнал. 2020. № 1 (28). С. 71-83 @@ Maksyutina E., Golovkin A. Avtomobil'naya promy'shlennost' Rossii: problemy razvitiya v «osy'payushhemsya mire» // Regional'ny'j e'konomicheskij zhurnal. 2020. № 1 (28). S. 71-83.



Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 02.03.2023 № 684 «О внесении изменений в перечень товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения подпункта 6 статьи 1359 и статьи 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия, утвержденный приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19 апреля 2022 г. № 1532» (Зарегистрирован 14.03.2023 № 72587) @@ Prikaz Ministerstva promy'shlennosti i trgovli Rossijskoj Federacii ot 02.03.2023 № 684 «O vnesenii izmenenij v perechen' tovarov (grupp tovarov), v otnoshenii kotory'x ne primenyayutsya polozheniya podpunkta 6 stat'i 1359 i stat'i 1487 Grazhdanskogo kodeksa Rossijskoj Federacii pri uslovii vvedeniya ukazanny'x tovarov (grupp tovarov) v oborot za predelami territorii Rossijskoj Federacii pravoobladatelyami (patentoobladatelyami), a takzhe s ix soglasiya, utverzhdenny'j prikazom Ministerstva promy'shlennosti i trgovli Rossijskoj Federacii ot 19 aprelya 2022 g. № 1532» (Zaregistrovan 14.03.2023 № 72587)

Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 19.04.2022 № 1532 «Об утверждении перечня товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения подпункта 6 статьи 1359 и статьи 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия» @@ Prikaz Ministerstva promy'shlennosti i trgovli Rossijskoj Federacii ot 19.04.2022 № 1532 «Ob utverzhdenii perechnya tovarov (grupp tovarov), v otnoshenii kotory'x ne primenyayutsya polozheniya podpunkta 6 stat'i 1359 i stat'i 1487 Grazhdanskogo kodeksa Rossijskoj Federacii pri uslovii vvedeniya ukazanny'x tovarov (grupp tovarov) v oborot za predelami territorii Rossijskoj Federacii pravoobladatelyami (patentoobladatelyami), a takzhe s ix soglasiya»

Россия опустилась на 19 место в рейтинге мировых авторынков // Автостат @@ Rossiya opustilas' na 19 mesto v rejtinge mirovy'x avtory'nkov // Avtostat – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.autostat.ru/infographics/53893/> (дата обращения 20.04.2023)

Российские активы Renault перейдут в госсобственность // Forbes @@ Rossijskie aktivy' Renault perejdut v gossobstvennost' // Forbes – [Электронный ресурс] – URL: <https://www.forbes.ru/biznes/465615-rossijskie-aktivy-renault-perejdut-v-gossobstvennost> (дата обращения 20.04.2023)

Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года», утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2022г. № 4261-р @@ Strategiya razvitiya avtomobil'noj promy'shlennosti Rossijskoj Federacii do 2035 goda», utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 28 dekabrya 2022g. № 4261-р.

Шилов А.С. Автомобильная промышленность России: назад в будущее (историко-статистический обзор) // Проблемы современной экономики (Новосибирск). 2010. № 2-3. С. 369-377 @@ Shilov A.S. Avtomobil'naya promy'shlennost' Rossii: nazad v budushhee (istoriko-statisticheskij obzor) // Problemy' sovremennoj e'konomiki (Novosibirsk). 2010. № 2-3. S. 369-377.

