

ОЦЕНКА УРОВНЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО СУВЕРЕНИТЕТА В АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

*Assessment of the Level of Technological Sovereignty in the Automotive Industry Based on an Analysis
of International Trade*



Полукарова Софья Николаевна,

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации; Москва, Россия, Ленинградский просп. 49
Polukarova Sofya Nikolaevna,
student, Financial University under the Government of the Russian Federation; 49, Leningradsky Ave., Moscow, Russia
sofie.p@mail.ru
<https://orcid.org/0009-0006-9210-3286>



Мачерет Антон Дмитриевич,

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации; Москва, Россия, Ленинградский просп. 49
Macheret Anton Dmitrievich,
student, Financial University under the Government of the Russian Federation; 49, Leningradsky Ave., Moscow, Russia
anthonmacheret@yandex.ru
<https://orcid.org/0009-0000-8142-9850>



Зуенкова Юлия Александровна,

к.м.н., ДВА, доцент кафедры маркетинга, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации;
Москва, Россия, Ленинградский просп. 49.
Zuenkova Yulia Alexandrovna,
PhD in medical, DBA, Associate Professor of Marketing Department, Financial University under the Government
of the Russian Federation; 49 Leningradsky Ave., Moscow, Russia
zuenkova@bk.ru
<https://orcid.org/0000-0002-3660-0476>

Работа посвящена комплексному анализу трансформации внешнеторговых потоков в сегменте легкового автомобильного транспорта в Российской Федерации в период с 2020 по 2024 год. В контексте обострившейся после 2022 года проблемы импортозависимости исследование фокусируется на качественных и количественных изменениях в структуре импорта и экспорта. На основе анализа таможенной статистики выявлены ключевые тенденции: стремительная переориентация импорта с Японии, Германии, Республики Кореи на Китай, который в кратчайшие сроки занял доминирующую позицию на рынке; резкое сокращение объемов экспорта, свидетельствующее о приоритете насыщения внутреннего рынка; и структурные изменения внутри товарных категорий. Авторы также рассматривают динамику внутреннего производства автотранспортных средств, отмечая значительное падение выпуска легковых автомобилей в 2022 году. В работе делается вывод о формировании новой, высококонцентрированной модели импортозависимости в автомобильной отрасли, что создает как краткосрочные возможности для насыщения рынка, так и долгосрочные вызовы, связанные с волатильностью поставок и необходимостью ускоренного развития национального производства.

Ключевые слова: автомобильный транспорт; мировая торговля; импортозамещение; технологический суверенитет; анализ рынка; рынок автомобилей.

The work is devoted to a comprehensive analysis of the transformation of foreign trade flows in the passenger car transport segment in the Russian Federation between 2020 and 2024. In the context of the problem of import dependence that has become more acute since 2022, the study focuses on qualitative and quantitative changes in the structure of imports and exports. Based on the analysis of customs statistics, key trends have been identified: a rapid reorientation of imports from Japan, Germany, and the Republic of Korea to China, which has quickly gained a dominant position in the market; a sharp decrease in export volumes, indicating a priority for saturating the domestic market; and structural changes within product categories. The authors also examine the dynamics of domestic vehicle production, noting a significant decline in the output of passenger cars in 2022. The paper concludes that a new, highly concentrated model of import dependence is emerging in the automotive industry, which creates both short-term opportunities for market saturation and long-term challenges related to supply volatility and the need for accelerated development of national production.

Keywords: automotive transport; global trade; import substitution; technological sovereignty; market analysis; automotive market.

Введение (Introduction)

Проблема импортозависимости является фундаментальной для экономики Российской Федерации с 2014 года. Однако с 2022 года её значимость существенно возросла в связи с радикальными трансформациями в структуре международной торговли России и изменением географии ключевых торговых партнёров. Данная проблема, по мнению Е.Л. Моревой с соавторами, актуализована также и тем, что «усиление значимости промышленного развития отечественной экономики и ее реального сектора сегодня актуально, так как без модернизации его производства национальная экономика не

сможет трансформироваться из сырьевого придатка мирового хозяйства в самодостаточную инновационно-развитую экономику» [1]. В текущих условиях политический фактор стал доминирующим в формировании динамики импортно-экспортных операций, определяя саму возможность осуществления поставок с рядом государств. Это привело к активизации практики параллельного импорта, представляющего собой несанкционированную закупку продукции через посреднические страны. Сокращение экспортных объёмов негативно влияет на сальдо торгового баланса, а дефицит критически важных для экономического развития импортных

товаров обуславливает острую потребность в достижении промышленного самообеспечения. По мнению В. А. Плотникова, такое «усиление санкционного давления на Россию со стороны «коллективного Запада» привело к развитию в национальной экономике ситуации, которая может быть охарактеризована как макроэкономический шок» [2]. Данная задача активно исследуется в контексте развития промышленности в целом и, в частности, высокотехнологичных отраслей (с приоритетом ввиду стратегической важности технологического суверенитета). Согласно данным Е.Б. Ленчук, «в ряде отраслей импортозависимость остается критической: по продукции станкостроения она составляет 60–90%, электронной промышленности – 80–90%, легкой промышленности – 70–90%, тяжелого машиностроения – 60–80%, фармацевтической промышленности – 75%. По данным Росстата, импорт машин и оборудования в 2021 году в стоимостном выражении составил 144,3 млрд долл. (49,2% от всего объема импорта), а экспорт данной группы товаров – 32,6 млрд долл. (6,6% всего его объема), что свидетельствует о превращении России в нетто-импортера машин и оборудования различного назначения» [3].

Ограничительные меры, введенные в рамках санкций, создают препятствия для развития, нивелируя такие традиционные факторы роста, как доступ к передовым технологиям, направленным на повышение производительности труда, расширение экспортного потенциала и стимулирование частной инвестиционной активности. Это порождает риски дальнейшей технологической деградации и втягивания экономики в продолжительную стагнацию, что в конечном итоге подрывает экономическую базу для увеличения реальных доходов населения и решения актуальных социальных проблем [4]. Ранее ряд ученых и исследователей проводили анализ современного состояния рынка автомобилестроения [5, 6, 7]. Однако актуализация этих исследований в критических отраслях промышленности является важной для оценки ситуации на рынке и планирования новой модели развития, основанной на инновациях и технологическом прогрессе.

Цель исследования – провести анализ мировой торговли автомобилями за период 2020–2024 гг., выявив основные тенденции.

Задачи исследования:

1. Оценить показатели экспорта и импорта по основным торговым группам, определив доли основных стран на мировом рынке и рынке РФ.
2. Проанализировать темпы роста импорта и экспорта.
3. Выявить конъюнктурные закономерности и размеры каждой торговой группы.

Гипотезы исследования включают следующие:

1. Китай демонстрирует сильный рост уровня мирового экспорта автомобилей и сильный рост импорт автомобилей в РФ.

2. Страны Запада имеют тенденцию к сокращению прироста на мировом рынке и тенденцию к сокращению на рынке РФ.
3. Российская Федерация сокращает объём экспорта для удовлетворения внутренних потребностей рынка.

Материалы и методы (Materials and Methods)

Продукция автомобильного транспорта распределена между следующими таможенными кодами ТН ВЭД: 8703, 8703 10, 8703 20, 8703 30, 8703 40, 8703 50, 8703 60, 8703 70, 8703 80, 8703 90*. Источником данных по импорту и экспорту среди этих категорий явилась торговая статистика сайта <https://www.trademap.org/Index.aspx>. Статистический анализ включал вычисление показателей экспорта и импорта, определение доли отдельных стран или регионов на рынке, а также анализ темпов роста. Также использовался метод сравнительного анализа для сопоставления характеристик рынков разных стран, оценку конкурентоспособности продукции на внутреннем и внешнем рынках. Анализ данных по импорту и экспорту среди этих категорий позволит дать оценку данной части промышленности в импортозависимости Российской Федерации**.

Результаты и обсуждение (Results and Discussion)

Изучение динамики мирового импорта и экспорта легковых автомобилей (категория 8703) с 2020 года выявляет значительные изменения в расстановке сил. В 2020 году, в условиях пандемии, наблюдался повсеместный спад экспорта у большинства крупных производителей, за исключением Китая, который в тот период только начинал осваивать международный рынок (табл. 1). В последующие годы, несмотря на попытки многих стран восстановить докризисные объёмы (не всегда успешные, а в некоторых случаях даже с продолжением падения), Китай продемонстрировал феноменальный рост. За три года он активно нарастил свою долю, заняв к 2024 году третье место среди экспортёров с ростом в 16,2%. Это особенно примечательно на фоне общей отрицательной мировой тенденции и отрицательного роста у двух ключевых экспортёров – Германии и Японии. Таким образом, Китай стремительно укрепляет свои позиции в мировой автомобильной индустрии, что создаёт серьёзную конкуренцию для традиционных поставщиков и может привести к их постепенному вытеснению.

Также стоит отметить сокращение уровня импорта в Китай автомобильной продукции, что говорит о преимущественно собственном удовлетворении потребностей внутреннего рынка страны (табл. 2). При этом в большинстве других стран данная тенденция отсутствует и, несмотря на то, что рост и спад часто чередуются – общая динамика среди основных стран импортёров заключается в росте импорта при меньшем росте экспорта.

* Н ВЭД Алта-Софт: Все для декларантов и участников ВЭД [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.alt.ru/tnved/> (дата обращения: 20.12.2025).

** Trade map: Торговая статистика для развития международного бизнеса [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата обращения: 20.12.2025).

Исходя из данных объемов импорта автомобилей (табл. 3 и 4) видно, что в 2022 году отмечалось серьёзное сокращение объёмов поставок, которое быстро компенсировалось за счёт поставок через Китай. С 2022 по 2023 год поставки из Китая увеличились чуть менее чем на 11 миллиардов долларов, а Япония, Южная Корея с Германией потеряли свои твёрдые исторические лидирующие позиции и теперь их продукция поставляется параллельным импортом по завышенной цене, а потом на меньшую аудиторию и в меньшем количестве. Таким образом, Китай в очень короткое время

занял крупную долю на рынке автомобилей Российской Федерации, а также заимел роль необходимого торгового партнёра в обходе запретов на торговле, при этом в двух видах (Китая и специального административного региона – Гонконг). Также стоит отметить, что неизвестны данные начиная с 2022 года Республики Беларусь (т. к. и таможенная служба РФ, и таможенная служба Беларуси с того периода не публикуют данные), однако Беларусь исторически играет роль логистического хаба между Россией и странами Европы, которую с 2022 года уже не может выполнять как раньше, поэтому

Таблица 1

Динамика ТОП-10 стран в мировом экспорте автомобилей по категории 8703 по итогам 2024 года, %
Table 1. Dynamics of the TOP-10 countries in global car exports by category 8703 in 2024, %

Экспортеры	2020	2021	2022	2023	2024
Весь Мир	-15,73	12,23	8,79	23,27	-1,07
Германия	-14,35	13,81	11,54	14,23	-1,35
Япония	-17,47	5,78	1,88	27,22	-3,72
Китай	15,00	145,67	83,23	73,78	16,20
Республика Корея	-11,91	24,36	16,61	32,08	0,10
Мексика	-20,51	-0,84	17,58	24,42	5,23
Соединенные Штаты Америки	-18,57	19,52	5,30	8,96	-6,09
Бельгия	-12,83	-4,29	6,45	27,12	-3,69
Испания	-8,29	7,72	-3,07	23,43	-4,26
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	-31,18	13,72	-2,38	25,29	-2,93
Чехия	-7,79	13,26	7,57	26,86	7,45

Таблица 2

Динамика ТОП-10 стран в мировом импорте автомобилей по категории 8703 по итогам 2024 года, %
Table 2. Dynamics of the TOP-10 countries in global car imports by category 8703 in 2024, %

Импортеры	2020	2021	2022	2023	2024
Весь Мир	-16,34	12,01	8,40	24,67	0,04
Соединенные Штаты Америки	-18,80	1,58	13,71	24,92	4,38
Германия	-7,95	1,62	1,68	15,55	-8,40
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	-20,99	3,17	24,23	27,30	0,43
Франция	-5,14	10,43	-7,66	23,21	-3,99
Бельгия	-18,99	-1,70	8,42	24,91	0,28
Канада	-22,83	30,18	13,90	18,42	3,31
Китай	-4,53	17,65	-1,10	-12,12	-16,72
Италия	-25,54	12,55	-1,06	42,29	0,65
Объединенные Арабские Эмираты	-25,80	22,96	35,02	48,89	9,71
Австралия	-13,70	36,74	9,59	25,77	-2,47

Таблица 3

ТОП-10 стран по объёму импорта 2024 года по товарному коду 8703 в Российскую Федерацию с 2020 по 2024 гг. (тыс. долл. США)
Table 3. TOP 10 countries in terms of 2024 imports under commodity code 8703 to the Russian Federation from 2020 to 2024 (thousands of US dollars)

Экспортеры	Стоимость импорта				
	2020	2021	2022	2023	2024
Всего	7 784 944	12 102 364	6 321 249	15 066 330	17 359 516
Китай	502 118	1 518 341	1 680 540	11 658 264	15 211 233
Япония	2 302 103	2 865 919	2 342 641	1 701 714	1 396 519
Республика Корея	1 485 199	2 550 152	894 036	651 612	589 346
Объединенные Арабские Эмираты	5 107	10 358	56 149	41 122	54 916
Китай, Специальный административный район Гонконг	0	136	11	447	20 685
Казахстан	18 200	49 923	61 624	193 262	19 388
Словакия	611 255	772 105	123 294	85 479	14 719
Армения	749	3 475	236 844	403 102	14 711
Германия	1 337 487	2 156 081	577 278	173 555	9 679
Кыргызстан	85	5 380	19 626	55 053	7 462
Литва	4 924	5 294	35 296	22 330	6 341

вероятно, что импорт сильно сократился из-за прекращения в неё иностранных товаров, которые через неё перепродавались в РФ.

Исходя из данных экспорта (табл. 5 и 6) видно, что после 2022 года экспорт сокращается, из чего можно сделать вывод о приоритизации удовлетворения

Таблица 4

ТОП-10 стран по объёму импорта 2021 года по товарному коду 8703 в Российскую Федерацию с 2020 по 2024 гг. (тыс. долл. США)
Table 4. TOP 10 countries in terms of 2021 imports under commodity code 8703 to the Russian Federation from 2020 to 2024 (thousands of US dollars)

Экспортеры	Стоимость импорта				
	2020	2021	2022	2023	2024
Всего	7 784 944	12 102 364	6 321 249	15 066 330	17 359 516
Япония	2 302 103	2 865 919	2 342 641	1 701 714	1 396 519
Республика Корея	1 485 199	2 550 152	894 036	651 612	589 346
Германия	1 337 487	2 156 081	577 278	173 555	9 679
Китай	502 118	1 518 341	1 680 540	11 658 264	15 211 233
Словакия	611 255	772 105	123 294	85 479	14 719
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	444 218	470 356	52 000	0	0
Беларусь	231 757	398 974			
Соединенные Штаты Америки	107 574	300 509	48 707	48	83
Венгрия	144 776	164 401	17 977	550	0
Таиланд	126 199	150 163	38 905	20	1 012

Таблица 5

ТОП-10 стран по объёму экспорта 2024 года по товарному коду 8703 из Российской Федерации с 2020 по 2024 гг. (тыс. долл. США)
Table 5. TOP 10 countries in terms of exports in 2024 according to commodity code 8703 from the Russian Federation from 2020 to 2024. (thousands of US dollars)

Импортеры	Стоимость экспорта				
	2020	2021	2022	2023	2024
Всего	1 124 195	1 433 595	387 594	206 518	99 293
Кыргызстан	30 006	64 325	96 394	143 320	46 366
Казахстан	343 170	565 321	128 773	6 807	32 601
Таджикистан	17 003	23 344	9 641	12 329	4 615
Азербайджан	25 314	54 232	17 374	4 952	4 568
Армения	13 767	20 397	11 796	1 669	2 083
Испания	2 745	2 416	4 094	5 525	1 982
Конго	70	14	129	0	1 204
Узбекистан	54 422	68 785	22 984	200	853
Монголия	2 219	2 154	2 585	21	749
Объединенные Арабские Эмираты	2 124	3 388	1 701	20 532	529

Таблица 6

ТОП-10 стран по объёму экспорта 2021 года по товарному коду 8703 из Российской Федерации с 2020 по 2024 гг. (тыс. долл. США)
Table 6. TOP 10 countries in terms of exports in 2021 by commodity code 8703 from the Russian Federation from 2020 to 2024 (thousands of US dollars)

Импортеры	Стоимость экспорта				
	2020	2021	2022	2023	2024
Всего	1 124 195	1 433 595	387 594	206 518	99 293
Казахстан	343 170	565 321	128 773	6 807	32 601
Беларусь	566 044	532 390	0	0	0
Узбекистан	54 422	68 785	22 984	200	853
Кыргызстан	30 006	64 325	96 394	143 320	46 366
Азербайджан	25 314	54 232	17 374	4 952	4 568
Германия	19 936	28 115	8 639	203	50
Таджикистан	17 003	23 344	9 641	12 329	4 615
Армения	13 767	20 397	11 796	1 669	2 083
Чехия	5 136	9 234	4 564	555	273
Польша	861	6 063	2 322	103	143

внутреннего спроса. Также стоит отметить, что основными торговыми партнёрами являлись и являются дружественные страны в основном входящие в СНГ, а иные в Европе прекратили получать поставки после 2022 года. При этом неизвестны данные по экспорту в Республику Беларусь из-за прекращения публикации данных обеими таможенными службами (Беларуси и РФ), поэтому общие данные неточные. Однако, несмотря на эту неточность, видна негативная тенденция в экспорте и импорте. Импорт — растёт, а экспорт только сокращается.

Также для более точного анализа следует рассмотреть импорт по основным внутренним товарным категориям (табл. 7). Так, основные закупаемые категории — 8703 22 и 8703 23, которые являются наиболее распространёнными категориями классического бензинового легкового транспорта. Дизельные и с электромоторами имеют значительно меньшую долю.

Основной позицией в экспорте (табл. 8) была категория 8703 23 — широко распространённый в производстве бензиновый легковой транспорт. Однако после 2022 года и общего сокращения всех категорий данная категория, хотя всё ещё и является самой продаваемой, но уже на так далека от категории 8703 22, как и остальных.

Для более детального понимания ситуации экспорта и внутреннего рынка также стоит рассмотреть основные

показатели производства автотранспортных средств. Исходя из данных Росстата (табл. 9) большая часть производимого транспорта только увеличивается в производстве. Однако легковой транспорт к ним не относится и является не только одним из тех видов транспорта, производство которого сократилось в 2022, но и одним из двух, которые не достигли показателей 2021 к настоящему моменту.

Заключение (Conclusion)

Проведенный анализ позволяет сделать ряд существенных выводов о состоянии и динамике российского рынка легковых автомобилей в условиях структурных изменений в международной торговле.

1. Можно констатировать кардинальное перераспределение географии импорта. Произошел полномасштабный слом исторически сложившихся цепочек поставок. Доля традиционных лидеров — Японии, Германии и Республики Корея — сократилась до минимальных значений. Их место практически занял Китай, на который по итогам 2024 года пришлось около 87,6% всего импорта по товарной группе 8703. Это указывает на формирование новой, крайне высокой зависимости от единственного внешнего источника, что несет в себе значительные риски, связанные с логистикой, ценообразованием и технологическим суверенитетом.
2. Наблюдается кризис экспортного потенциала. Объем экспорта автомобилей из России после 2021 года сни-

Таблица 7

Объём импорта по товарному коду 870310 – 870390 в Российскую Федерацию с 2020 по 2024 гг. (тыс. долл. США)
 Table 7. Import volume by product code 870310 – 870390 to the Russian Federation from 2020 to 2024. (thousands of US dollars)

Код	Наименование товара	Стоимость импорта				
		2020	2021	2022	2023	2024
870310	Моторные транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу; специальные ...	51 554	80 362	99 830	143 395	203 274
870321	Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным ...	60 662	97 069	91 466	169 031	247 364
870322	Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. ...	374 100	836 299	1 309 606	5 795 391	6 290 818
870323	Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. ...	1 873 246	2 409 822	2 383 905	6 794 853	9 225 313
870324	Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным ...	805 144	1 261 525	405 649	239 663	52 294
870331	Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия ...	341	58	19 193	23 064	22 373
870332	Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем ...	569 439	687 938	590 761	448 199	315 275
870333	Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем ...	1 315 185	1 546 298	497 321	213 294	51 213
870340	Транспортные средства, с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания не более ...	312 997	934 088	713 672	423 231	161 497
870350	Транспортные средства, с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания не более ...	14 302	4 472	30 955	25 237	890
870360	Транспортные средства, с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания не более ...	12 106	41 532	34 930	451 578	632 535
870370	Транспортные средства, прочие, с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания не ...	0	1 775	2 554	2 241	119
870380	Транспортные средства, приводимые в движение только электрическим двигателем, прочие:	37 601	97 439	138 658	336 763	155 841
870390	Прочие автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным ...	0	12	2 749	334	707

Таблица 8

Объём экспорта по товарному коду 870310 – 870390 из Российской Федерации
с 2020 по 2024 гг. (тыс. долл.)
Table 8. Volume of exports by commodity code 870310 – 870390 from the Russian Federation
from 2020 to 2024. (thousands of dollars)

Код	Наименование товара	Стоимость экспорта				
		2020	2021	2022	2023	2024
870310	Моторные транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу; специальные ...	2 360	4 818	2 321	2 105	1 183
870321	Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным ...	7 615	14 734	1 956	1 033	585
870322	Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. ...	56 851	97 470	65 212	66 807	25 480
870323	Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. ...	723 844	1 016 416	231 615	64 936	48 044
870324	Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным ...	90 245	125 982	37 873	21 950	7 935
870331	Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия ...	3 819	13 265	565	393	653
870332	Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем ...)	32 342	30 430	35 246	24 792	11 349
870333	Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем ...)	48 408	44 525	7 870	6 742	2 027
870340	Транспортные средства, с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания не более ...	12 718	38 728	2 925	16 224	500
870350	Транспортные средства, с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания не более ...	4	138	147	272	
870360	Транспортные средства, с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания не более ...	263	750	18	235	190
870370	Транспортные средства, прочие, с рабочим объемом цилиндров двигателя внутреннего сгорания не ...	118	5	58	177	
870380	Транспортные средства, приводимые в движение только электрическим двигателем, прочие:	1 774	4 578	1 014	510	1 072
870390	Прочие автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным ...	6 760	4 475	761	316	278

Таблица 9

Производство отдельных видов автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов
по данным Росстат (2020-2024 гг.), тыс штук*
Table 9. Production of certain types of motor vehicles, trailers and semi-trailers
according to Rosstat (2020-2024), thousand units

* Росстат. Официальный сайт. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13225> (дата обращения: 20.12.2025).

Категории автотранспортных средств	2020	2021	2022	2023	2024
Автомобили легковые, тыс. шт.	1 262,00	1 365,00	451,00	543,00	763,00
Автобусы, имеющие технически допустимую максимальную массу более 5 т, тыс. шт.					
Автобусы, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 5 т, тыс. шт.	21,20	22,00	13,70	23,20	19,90
Тролейбусы, шт.	318,00	330,00	245,00	643,00	757,00
Средства автотранспортные грузовые, тыс. шт.	143,00	186,00	141,00	180,00	194,00
Автокраны, тыс. шт.	2,80	3,40	3,30	3,40	2,40
Средства транспортные снегоходные, тыс. шт.	10,90	14,50	16,50	18,30	24,40
Автомобили пожарные, тыс. шт.	1,00	1,10	1,50	1,50	1,40
Автолесовозы, шт.	131,00	217,00	82,00	26,00	23,00
Прицепы и полуприцепы, технически допустимая максимальная масса которых не более 0,75 т, тыс. шт.	168,00	164,00	140,00	208,00	272,00
Прицепы и полуприцепы, технически допустимая максимальная масса которых свыше 10 т, тыс. шт.	9,80	14,60	16,20	23,10	26,20
Прицепы и полуприцепы тракторные, тыс. шт.	7,10	6,80	7,00	6,40	7,60
ВСЕГО	2 088,40	2 339,20	1 129,90	1 689,70	2 106,20
Темпа роста	н/а	12%	-52%	50%	25%

зился почти в 15 раз (с \$1.43 млрд в 2021 до \$0.099 млрд в 2024). Резкое сокращение поставок даже в традиционно дружественные страны СНГ (за исключением Кыргызстана) свидетельствует о стратегическом перенаправлении всего доступно-

го товарного потока на насыщение внутреннего рынка для компенсации ушедших брендов. Это подтверждает тезис о глубоком кризисе в отрасли, которая в текущих условиях лишена значимого экспортного потенциала.

3. Отмечается дисбаланс между восстановлением импорта и внутреннего производства. Несмотря на рекордный рост стоимостных объемов импорта, достигших в 2024 году \$17.36 млрд, внутреннее производство легковых автомобилей демонстрирует лишь частичное восстановление. Выпуск в 763 тыс. штук за 2024 год составляет лишь 55.9% от докризисного уровня 2021 года. Этот дисбаланс наглядно иллюстрирует, что растущий спрос удовлетворяется преимущественно за счет ввозимой готовой продукции, а не за счет наращивания собственных промышленных мощностей. Производственная база не успевает адаптироваться к новым условиям с необходимой скоростью.
4. Выявлены структурные сдвиги внутри товарной номенклатуры. Анализ данных по субпозициям ТН ВЭД показывает, что основой импорта остаются автомобили с бензиновыми двигателями. При этом наблюдается активный рост импорта электромобилей и гибридных транспортных средств. Это указывает на то,

что технологический переход к новой автомобильной парадигме в России также будет в значительной степени определяться внешними поставками.

В итоге можно констатировать, что российский автомобильный рынок прошел через этап «шоковой переориентации», результатом которой стала не ликвидация импортозависимости, а ее резкая трансформация в сторону сверхконцентрации на одном поставщике — Китае. Параллельное резкое сокращение экспорта и замедленное восстановление отечественного производства создают комплексную проблему. Ее решение лежит не только в обеспечении товарного присутствия на рынке (что в краткосрочной перспективе успешно решается за счет импорта из Китая), но и в проведении целенаправленной промышленной политики, направленной на восстановление и технологическое перевооружение полного производственного цикла, развитие компонентной базы и создание конкурентоспособной продукции для будущего экспорта.

ИСТОЧНИКИ (References)

1. Эффективность государственной финансово-промышленной политики модернизации компаний реального сектора экономики в условиях антироссийских санкций / Е. Л. Морева, Ю. С. Богачев, Л. Г. Паштова [и др.]. — Москва: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство «КноРус», 2024. — 222 с. — ISBN 978-5-406-14225-7.
2. Плотников, В. А. Устойчивость развития российской промышленности в условиях макроэкономического шока и новая промышленная политика / В. А. Плотников, Ю. В. Вертакова // Экономика и управление. — 2022. — Т. 28, № 10. — С. 1037-1050. — DOI 10.35854/1998-1627-2022-10-1037-1050.
3. Ленчук, Е. Б. Технологическая модернизация как основа антисанкционной политики / Е. Б. Ленчук // Проблемы прогнозирования. — 2023. — № 4(199). — С. 54-66. — DOI 10.47711/0868-6351-199-54-66.
4. Трифонов, П. В. Оценка зависимости от импорта и состояния структуры производства в области высокотехнологичной продукции Российской Федерации / П. В. Трифонов, А. Д. Мачерет // Экономика строительства. — 2024. — № 3. — С. 99-103.
5. Баублис, Ю. С. Проблемы и перспективы производства грузового транспорта в России / Ю. С. Баублис // Научные исследования и разработки. Экономика. — 2024. — Т. 12, № 4. — С. 46-51. — DOI 10.12737/2587-9111-2024-12-4-46-51.
6. Лаврикова, Ю. Г. Стратегические основы реализации потенциала импортозамещения на примере железнодорожного машиностроения / Ю. Г. Лаврикова, Л. М. Аверина // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2015. — № 3(39). — С. 85-99. — DOI 10.15838/esc/2015.3.39.7.
7. Трифонов, П. В. Ключевые аспекты развития промышленного производства Российской Федерации / П. В. Трифонов, И. А. Васильев // Инновации и инвестиции. — 2025. — № 1. — С. 335-338.

Поступила в редакцию / Received 03.01.2026
 После доработки / Revision 24.02.2026
 Принята к публикации / Accepted 19.03.2026