

## СРАВНЕНИЕ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ НА 2020 И 2025 гг.\*

Дария Александровна АКИМКИНА

кандидат экономических наук, старший научный сотрудник,  
Центральный экономико-математический институт РАН,  
Москва, Российская Федерация  
DA\_Akimkina@mail.ru  
ORCID: отсутствует  
SPIN-код: 4966-2590

### История статьи:

Рег. № 293/2019  
Получена 16.04.2019  
Получена  
в доработанном виде  
03.05.2019  
Одобрена 20.05.2019  
Доступна онлайн  
29.11.2022

УДК 338.45.01,  
338.268

JEL: L52, L62, O3,  
O14, O25

### Ключевые слова:

автомобильная  
промышленность,  
конкурентоспособность,  
стратегия развития,  
технологии  
и НИОКР

### Аннотация

**Предмет.** Завершение работы технологического этапа «режим промышленности сборки» лишило автомобильную промышленность РФ основного инструмента привлечения инвестиций и технологий и потребовало пересмотра стратегии развития отрасли. Анализ результатов реализации Стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2020 г. показал, что ряд системных проблем отрасли еще не решен. Нарращивание конкурентных преимуществ продукции отечественного автомобилестроения требует новых инструментов, одним из которых может стать повышение технологического уровня с помощью собственных разработок.

**Цели.** Поиск возможностей наращивания конкурентных преимуществ продукции российского автомобилестроения.

**Методология.** В работе использованы методы научного обобщения, экономического, логического и сравнительного анализа. Методологической основой послужили теоретические исследования отечественных и зарубежных ученых в области развития автомобильной промышленности и наукоемких производств.

**Результаты.** Проведен анализ и сравнение трех редакций Стратегии развития автомобильной промышленности: на 2010, 2013 и 2018 гг. Рассмотрены результаты реализации Стратегии развития автомобильной промышленности, оценено состояние и динамика развития отечественных автомобильной и автокомпонентной отраслей в контексте технологического развития.

**Выводы.** Основные проблемы автомобильной промышленности в последние годы так и не были решены. Существенно изменить состояние отрасли с помощью стандартных инструментов не удастся. Повысить конкурентоспособность продукции российской автомобильной и автокомпонентной промышленности невозможно без проведения собственных НИОКР.

\* Статья подготовлена по материалам журнала: «Национальные интересы: приоритеты и безопасность». 2019. Т. 15. № 7. С. 1215–1237.

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, грант № 18-010-00089 «Методология и инструментарий структурной перестройки наукоемкого и высокотехнологичного производственного комплекса России».

**Для цитирования:** Акимкина Д.А. Сравнение стратегий развития автомобильной промышленности России на 2020 и 2025 гг. // *Финансы и кредит*. — 2022. — Т. 28, № 11. — С. 2629 — 2658.  
<https://doi.org/10.24891/fc.28.11.2629>

Автомобильная промышленность по-прежнему остается одной из ведущих и самых динамично развивающихся отраслей промышленности как мировой, так и европейской экономики. Понимая, что автомобилестроение имеет особое значение для развития экономики страны, Правительство РФ в 2010 г. разработало и приняло Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г.<sup>1</sup> (далее — Стратегия 2020). В процессе разработки Стратегии 2020 были выявлены системные проблемы отечественной автомобильной промышленности, характерные также и для машиностроения в целом, которые привели к низкой конкурентоспособности отрасли. Эти проблемы красной нитью проходят через всю стратегию и представляют собой своеобразный замкнутый круг (*рис. 1*). Очевидно, что все они взаимосвязаны, и нецелесообразно решать эти проблемы по очереди, необходим комплексный подход.

Решение этих проблем разработчики Стратегии 2020 видят в реструктуризации отрасли [1], осуществление которой будет происходить по одному из четырех сформированных авторами данного документа сценариев. Основу этих сценариев составляют два ключевых показателя — обеспечение внутреннего рынка продукцией отечественного производства и доля экспорта транспортных средств (*табл. 1*).

Для сегмента легковых и легких коммерческих автомобилей, а также развития производства автокомпонентов был выбран сценарий «Партнерство», а для грузового автомобилестроения и производства автобусов — сценарий «Крупный экспортер».

Цель Стратегии 2020 была определена как «...максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г.: утв. приказом Минпромторга России от 23.04.2010 № 319.

<sup>2</sup> Паспорт Стратегии 2020. С. 5. Официальный сайт администрации Санкт-Петербурга. URL: <https://gov.spb.ru/static/writable/ckeditor/uploads/2013/02/07/319.docx>

В конце 2013 г. в связи с изменением внешних и внутренних факторов, определяющих текущее состояние и перспективы развития автомобильной отрасли в России в Стратегию 2020 были внесены изменения и опубликована новая ее редакция<sup>3</sup>. Далее приведены выдержки из текста обновленной Стратегии 2020<sup>4</sup>.

В данной редакции Стратегии 2020 был проведен анализ и оценка принятых мер государственного воздействия и пересмотрены перспективы развития отрасли. В обновленной стратегии была немного переформулирована ее цель: «Максимизация добавленной стоимости, созданной на территории России на всех этапах жизненного цикла продукции автомобилестроения, при обеспечении достаточного выбора и высокого качества автомобильной техники». Из 10 задач Стратегии редакции 2010 г. в обновленной версии осталось пять задач, однако стоит заметить, что часть из них была объединена. Вкратце эти задачи состоят в следующем:

- 1) удовлетворение внутреннего спроса за счет внутреннего производства конкурентоспособной продукции, соответствующей по всем параметрам мировому уровню;
- 2) совершенствование законодательства и нормативной правовой базы, особенно в областях технического регулирования и системы утилизации автотранспортных средств;
- 3) максимальная локализация производства автокомпонентов и автомобилей, повышение их экспортного потенциала;
- 4) развитие инфраструктуры проведения НИОКР по созданию новых автотранспортных средств, автомобильных компонентов и технологий мирового уровня конкурентоспособности;
- 5) совершенствование системы кадрового обеспечения отрасли.

Стратегия должна была быть реализована в два этапа.

*I этап* (2014—2017 гг.), во время которого должно происходить формирование базы устойчивого долгосрочного инновационного развития автомобильной отрасли.

---

<sup>3</sup> О внесении изменений в Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной приказом Минпромторга России от 23.04.2010 № 319: приказ Минпромторга России от 27.12.2013 № 2155.

URL: [http://nami.ru/uploads/docs/prognozirovanie\\_otrasli\\_docs/55a6238a3a686Strategy\\_auto\\_2020.pdf](http://nami.ru/uploads/docs/prognozirovanie_otrasli_docs/55a6238a3a686Strategy_auto_2020.pdf)

<sup>4</sup> Стратегия 2020 (редакция 2013 г.). С. 8—10.

*II этап* (2018—2020 гг.), во время которого происходит обеспечение конкурентоспособности российской автомобильной промышленности в условиях интеграции в мировой автомобильный рынок.

В обновленной стратегии изменилась методология оценки и прогноза развития рынка: ранее оценка основывалась на «данных производителей и импортеров по реализации новых автомобилей», теперь же рынок оценивается как «спрос на автомобили, подтвержденный регистрациями новых и подержанных транспортных средств»<sup>5</sup>.

В 2018 г., в начале II этапа реализации, Стратегия развития автомобильной промышленности была проанализирована, пересмотрена и продлена до 2025 г. Необходимость пересмотра стратегии возникла в связи с изменением внешних условий и обязательством отмены режима промышленной сборки.

Согласно тексту новой Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г.<sup>6</sup> (далее — Стратегия 2025), «анализ фактических результатов реализации Стратегии 2020 года свидетельствует о том, что выполнена одна из ключевых задач: обеспечены потребности рынка за счет внутреннего производства автомобилей, совершен качественный переход от страны-импортера подержанной автомобильной техники к стране с развитым сборочным циклом. Тем не менее остался неразрешенным ряд системных проблем отрасли, в том числе низкая доля экспорта автомобильной продукции, слабая динамика развития производителей автокомпонентов и неготовность автопроизводителей к выводу на рынок новых продуктов, соответствующих современным глобальным технологическим трендам развития отрасли»<sup>7</sup>.

Согласно Стратегии 2025, «основной задачей государства в отношении автомобильной промышленности Российской Федерации является формирование высокотехнологичной и экспортоориентированной, устойчивой к внешним вызовам автомобильной отрасли, обладающей долгосрочным потенциалом создания добавленной стоимости на основе инновационных технологических решений».

---

<sup>5</sup> Стратегия 2020 (редакция 2013 г.). С. 15.

<sup>6</sup> Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г.: утв. расп. Правительства РФ от 28.04.2018 № 831-р. URL: <http://government.ru/docs/32547>

<sup>7</sup> Здесь и далее приведены выдержки из текста Стратегии 2025. С. 3; С. 40.

Основными целями Стратегии 2025 определены:

- 1) удовлетворение российскими производителями 80—85% внутреннего спроса на современную автомобильную технику и поставка 12—14% произведенных автомобилей на экспорт;
- 2) достижение к 2025 г. российским рынком автомобилей с принципиально новыми свойствами текущих параметров развития автомобильных рынков развитых стран;
- 3) сохранение объема государственной поддержки на уровне 2017 г. на весь период реализации Стратегии.

Итак, задачи Стратегии 2020 превратились в цели Стратегии 2025. Результатом реализации новой стратегии развития автомобильной отрасли ее составители видят формирование конкурентоспособного рынка автокомпонентов, обновление российского парка автотранспортных средств и появление новой линейки продукции, основанной на достижениях отечественных НИОКР. Сценарии развития отрасли в Стратегии 2025 не предложены.

В каждой редакции Стратегии развития автомобильной промышленности были определены ключевые показатели реализации стратегии: объем производства, продаж, экспорта и импорта автомобилей. В *табл. 2* приведены прогнозные значения этих показателей к 2020 г.

Из сравнительного анализа этих показателей следует, что прогнозные значения объема производства и продаж снизились практически вдвое. Например, мы видим, что согласно Стратегии 2020, объем производства легковых автомобилей в 2020 г. должен быть больше 3 млн ед., причем показателя в 3 млн производство должно было достигнуть уже в 2017 г., однако фактический выпуск легковых автомобилей в 2017 г. составил 1,3 млн ед.

Более подробно увидеть отклонения фактических значений от прогнозируемых в стратегиях можно на *рис. 2—5*. Следует заметить, что прогноз рынка автобусов ниже фактических данных, это объясняется тем, что легкие коммерческие автомобили полностью включены в статистику по грузовым автомобилям, и трудно выделить легкие коммерческие автомобили, относящиеся к категории автобусов из статистики стратегий.

Из диаграмм видно, что прогнозы Стратегии 2025 представляются более реалистичными в современных условиях. Это связано с тем, что

обсуждение Стратегии 2020 и ее утверждение проходило в период оздоровления национальной экономики [2]. Однако вступление в 2012 г. России в ВТО, политический конфликт с Украиной, экономический кризис 2014—2015 гг., который ослабил национальную валюту и привел к снижению инвестиционной активности и покупательной способности населения, негативно отразились на автомобильной промышленности.

Показатели доли продукции российского производства более оптимистичны, что свидетельствует о том, что основная цель Стратегии 2020 — обеспечение внутреннего спроса за счет российского производства — выполнена (см. *рис. 4*). Это означает, что уже созданные производственные мощности способны в полной мере обеспечивать потребности внутреннего рынка вплоть до 2025 г., что позволяет наращивать экспорт [1]. Однако прогнозное значение доли экспорта в секторе грузовых автомобилей и автобусов существенно снизилось (см. *рис. 5*). Именно поэтому, несмотря на определенные успехи в реализации стратегии импортозамещения в этом секторе российской экономики говорить о полномасштабном ее выполнении пока не приходится [3].

Да, снижение производственной зависимости от импорта в автомобилестроении произошло, то есть большая часть потребности внутреннего рынка обеспечивается за счет отечественного производства, но кроме этого стратегическое импортозамещение должно характеризоваться следующими эффектами:

- способствовать модернизации производства;
- увеличивать создаваемую в России добавленную стоимость;
- смягчать воздействие колебаний валютного курса на производственно-финансовые показатели предприятий;
- сокращать технологический разрыв;
- увеличивать российский несырьевой экспорт;
- вовлекать отечественные сырьевые производства во внутрироссийские производственные цепочки [4].

Из сравнения текстов, целей, задач и результатов стратегий можно сделать вывод, что отраженные на *рис. 1* системные проблемы отрасли, которые

должна была устранить основанная на импортозамещении Стратегия 2020, до сих пор существуют.

Первостепенная задача, которую нужно решить, — это формирование конкурентоспособной общей базы качественных автокомпонентов, поскольку без качественных базовых комплектующих невозможно выпускать качественные и надежные автомобили.

Вопросу развития производства автомобильных компонентов в каждой из стратегий уделялось немало внимания. Подробнее всего этот сектор и его проблемы рассматривались в Стратегии в редакции 2013 г., в которой был проведен анализ состояния сектора и его ключевые проблемы. Основными проблемами названы: высокая себестоимость производства, отсутствие системы менеджмента качества, моральный износ оборудования, неразвитая логистическая инфраструктура. Производство компонентов ориентировано на внутреннее производство, на рынке очень жесткая конкуренция<sup>8</sup>. Качество российских комплектующих до сих пор остается главным фактором, замедляющим импортозамещение. Повышение качества как компонентов, так и автомобилей до мирового уровня при сохранении относительно низких цен для небогатого российского покупателя можно назвать ключом к успешному развитию отрасли<sup>9</sup>.

Несмотря на то, что в России работают производители автокомпонентов всех уровней (Tier-1, Tier-2, Tier-3, *рис. 6*), половина из которых относится ко второму уровню, производство ряда компонентов (например, частей выхлопной системы, датчиков) до сих пор отсутствует.

Отечественный рынок автокомпонентов можно охарактеризовать следующими показателями:

- высокая зависимость от импорта компонентов [5]; сейчас доля отечественных автокомпонентов на рынке составляет всего около 30%;
- иностранные компании владеют большей долей рынка, чем отечественные;
- высокие барьеры входа на рынок (все поставщики давно известны);

---

<sup>8</sup> *Арисова М.Б.* Импортозамещение, локализация производств и развитие рынка автокомпонентов в России // *Вестник современных исследований*. 2018. Т. 18. № 19. С. 174–179.

<sup>9</sup> *Филатов В.В.* Формирование стратегии развития промышленных предприятий машиностроительного комплекса РФ: материалы международной научно-практической конференции. М., 2016. С. 132–138.

- связка производителя автомобилей и автокомпонентов (производители автокомпонентов следуют за автомобильным OEM) [6];
- быстрый рост цен на автокомпоненты: за последние 5 лет цены на автозапчасти увеличились более чем на 40%<sup>10</sup>.

Во всех трех стратегиях отмечены недостаточный уровень производства автокомпонентов 2-го и 3-го уровней, необходимость развития базы российских поставщиков субкомпонентов и материалов (Tier-2 и Tier-3) для снижения себестоимости внутреннего производства и снижения зависимости от курса рубля, поэтому в первую очередь привлекать инвестиции необходимо именно в эту сферу. Без конкурентоспособной автокомпонентной базы невозможно создать современную конкурентоспособную автомобильную промышленность, поскольку именно качество автокомпонентов определяет качество и надежность автомобиля, стоимость его обслуживания, а также степень локализации.

Производство высококачественных, конкурентоспособных автокомпонентов невозможно без обновления мощностей, привлечения квалифицированных кадров [7], внедрения и разработки новых технологий. Получить все это в короткие сроки можно только продолжая привлекать к сотрудничеству иностранные компании. Такая политика дает свои плоды: уровень локализации иномарок российской сборки растет, и по многим маркам достиг отметки в 60% (рис. 7) [8]. Кроме того, стоит заметить, что 70% добавленной стоимости создается именно в автокомпонентной отрасли (см. рис. 6).

Судя по темпам роста процента локализации, можно сделать вывод о том, что достижение 85% уровня локализации к 2025 г. — вполне осуществимая задача. Чем больше локализация автокомпонентов в рамках производственной кооперации в автомобильной промышленности, тем больше вероятность того, что новые поставщики комплектующих, которые решат работать в России, организуют свое производство с ориентацией на уже функционирующих автопроизводителей [9].

Вместе с тем стоит отметить, что ускорению роста локализации и сокращению технологического разрыва будет способствовать разработка и применение собственных технологий. Именно поэтому разработчики Стратегии 2025 сместили ключевые акценты от уровня локализации

---

<sup>10</sup> Обзор рынка автозапчастей: импорт, производство, объем рынка 2018 г.  
URL: [https://groupmarketing.ru/id\\_product/4000548/obzor\\_rynka\\_avtozapchastey\\_import\\_proizvodstvo\\_obem\\_rynka\\_2018\\_g\\_.html](https://groupmarketing.ru/id_product/4000548/obzor_rynka_avtozapchastey_import_proizvodstvo_obem_rynka_2018_g_.html)

к разработке перспективной техники (электромобилей, автопилотов, газомоторной техники) и наращиванию экспорта.

Приоритетным направлением развития отрасли в Стратегии 2025 стало инновационное развитие и НИОКР, поскольку «...развитие национальной автомобильной промышленности России невозможно без наличия собственной базы НИОКР и интеллектуальной собственности по ключевым элементам, автокомпонентам и индустриальным решениям»<sup>11</sup>.

Необходимость разработки и внедрения новых технологий, а также развития необходимой инфраструктуры ставится в новой Стратегии во главу угла, этой теме посвящено более половины текста Стратегии 2025. В предыдущих стратегиях этому аспекту уделялось гораздо меньше внимания, хотя в тексте Стратегии 2020 редакции 2013 г. говорится: «развитие собственной полноценной автомобильной промышленности невозможно без наличия базы НИОКР и патентной базы...»<sup>12</sup>.

Действительно, разработка новых технологий стала ключевой задачей для развития отечественного автомобилестроения, ведь для того, чтобы отрасль обладала долгосрочным потенциалом создания добавленной стоимости на основе инновационных технологических решений, нужны НИОКР, ориентированные на создание перспективных технологий.

Уровень развития технологий напрямую влияет и будет влиять на развитие автомобильной отрасли и взаимоотношения с иностранными партнерами. Развитие традиционных отраслей, к которым можно отнести и автопром, часто осуществляется за счет комбинирования старых и новых технологий<sup>13</sup>. Автомобильная промышленность развитых стран уже осваивает технологии VI экономического уклада, которые базируются на достижениях в области нанотехнологий, систем искусственного интеллекта, глобальных информационных сетей, интегрированных высокоскоростных транспортных систем [10]. Кроме того, для мировой автомобильной отрасли также характерна тенденция сокращения сроков разработки нового продукта с новыми возможностями [11]. В настоящее время работы в этой области активно проводятся за рубежом в рамках ряда приоритетных программ развития, разработанных правительствами таких стран, как Япония, США, Германия, Франция, Китай<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> Стратегия 2020 (редакция 2010 г.). С. 61.

<sup>12</sup> Стратегия 2020 (редакция 2013 г.). С. 82.

<sup>13</sup> Дементьев В.Е. Взаимовлияние технологий широкого применения и кондратьевские циклы: материалы международной конференции «XXIV Кондратьевские чтения» «Социально-экономические проблемы современности: поиски междисциплинарных решений». М.: МОСИПН, 2017. С. 126 – 131.

В современной автомобильной промышленности наметились три направления развития новых технологий: экологичность (снижение вредных выбросов и безопасные при утилизации материалы), экономичность (энерго- и ресурсосбережение, новые виды топлива) и безопасность (системы помощи водителю, автопилот, управление транспортными потоками). Также есть определенные разработки в сфере нанотехнологий, облегчающие владельцу обслуживание автомобиля (нанопокрyтия, наноприсадки и т.п.) и увеличивающие срок службы машины (композитные материалы в топливных системах и системах смазки) [12].

Отечественным ученые также работают в этом направлении, например, коллектив академика Г.М. Яковлева разработал защитно-восстановительный комплекс «Реагент 2000», который обладает сверхнизким коэффициентом трения и свойством саморегуляции. Попадая в масло двигателя, под воздействием сил трения и давления ЗВК «Реагент 2000» из жидкого состояния преобразуется в очень твердое, эластичное покрытие, способное выдерживать длительную нагрузку, практически не разрушаясь. Профессор Института физики высоких технологий НИИ Томского политехнического университета А. Ильин разработал нано-алмазную присадку к топливу, а в лаборатории «Нелан-оксид» в Петрозаводске был разработан экологический фильтр, нейтрализующий выхлопные газы автомобилей.

Вообще говоря, российские промышленные компании характеризуются низким уровнем инновационной активности [13]. Согласно данным ФСГС, в 2017 г. затраты организаций автомобильного производства на технологические инновации оценили в 508,5 млн руб., что составляет 1% от затрат промышленного производства на технологические инновации, а затраты промышленного производства составляют всего 3% от общих затрат на НИОКР. Структура затрат автомобилестроения следующая: 72% — на исследование и разработку новых продуктов, услуг и методов их производства (передачи), новых производственных процессов и 28% — на приобретение машин и оборудования.

На основе этих данных можно рассчитать показатель наукоемкости отечественной автомобильной промышленности (по отраслевому подходу) [14]. На уровне отраслей этот показатель рассчитывается как отношение

---

<sup>14</sup> *Фадеев А.С.* Перспективы развития автомобилестроительного подкомплекса машиностроения РФ на основе нанотехнологий: материалы международной научно-практической конференции «Инновационные исследования: проблемы внедрения результатов и направления развития». Омск: OMEGA SCIENCE, 2016. С. 184—188.

внутренних затрат на научные исследования и разработки к объему производства продукции [15]:

$$K_{KC} = \frac{C_{RnD}(t)}{V(t)}, \quad (1)$$

где  $K_{KC}$  — коэффициент наукоемкости производства;

$C_{RnD}(t)$  — затраты на НИОКР;

$V(t)$  — стоимость выпущенной продукции;

$t$  — период времени.

Согласно формуле (1), значение коэффициента наукоемкости для автомобильной промышленности Российской Федерации в 2017 г. составило всего 0,000243. Очевидно, что этот показатель достаточно мал, чтобы отнести отрасль к числу наукоемких, в то время как в развитых странах автомобилестроение уже относят к отраслям со средней интенсивностью исследований и разработок, к которым также относятся химическая промышленность, производство военной техники, производство медицинских инструментов, электрооборудование [16].

Новые технологические разработки — это важнейший фактор развития автомобилестроения в современных условиях [17]. Заложенная в Стратегии 2025 программа развития может позволить автомобильной промышленности повысить коэффициент наукоемкости, продвинуть отрасль в технологическом плане и перевести ее в разряд отраслей со средней интенсивностью исследований и разработок, в разы увеличив создаваемую ею добавленную стоимость. При должном контроле за выполнением задач стратегии, особенно в части разработки и внедрения новых технологий, автомобильная промышленность способна получить новый источник роста и импульс к инвестиционно-технологическому развитию.

**Таблица 1****Сценарии развития автомобильной отрасли в РФ согласно Стратегии 2020****Table 1****Development scenarios of the automotive industry in the Russian Federation as per the 2020 Strategy**

<b>Раздел сценария</b>	<b>Текущий вектор</b>	<b>Партнерство</b>	<b>Закрытый Рынок</b>	<b>Крупный экспортер</b>
Основной вектор	Продолжение текущих тенденций на автомобильном рынке. Развитие только сборочных производств	Удовлетворение спроса на внутреннем рынке. Партнерство с мировыми автопроизводителями	Ориентация производства только на внутренний рынок	Вывод российских автомобилей на уровень глобальной конкурентоспособности. Превращение России в глобального игрока
Структура	Российские производители работают в качестве сборщиков иномарок	Создание совместных предприятий с зарубежными производителями, стимулирование локализации до 50%, локализация платформ и т.п.	Монополия российских производителей	Независимые отечественные производители и партнерства
Обеспечение внутреннего рынка	50% внутреннего спроса удовлетворяется национальным производством	80% внутреннего спроса удовлетворяется национальным производством	Производство продукции только для внутреннего рынка	Полное обеспечение российского рынка за счет внутреннего
Импорт	50%	20%	Установление заградительных мер защиты от импорта.	Снижение импорта
Экспорт	Доля мала и снижается	8%	—	1/3 собранных автомобилей экспортируется
Автокомпоненты	Поставка автокомплектующих на сборочные производства из-за рубежа, производство технологических и простых компонентов в России	Многочисленные совместные предприятия иностранных производителей с отечественными (50/50)	Акцент на уже имеющиеся производства, низкий уровень локализации	Конкурентоспособный рынок автокомпонентов

НИОКР	Незначительные НИОКР	Финансирование части затрат на НИОКР	НИОКР на разработку российских моделей	Полно- масштабные НИОКР, разработка моделей и платформ, ориентированных на мировой рынок
<b>Итог</b>	<b>Повышение доли импорта и снижение доли экспорта с последующей деградацией автомобильной промышленност и</b>	<b>Снижение доли прямого импорта при сохранении и дальнейшем росте доли экспорта</b>	<b>Полное отсутствие экспорта и импорта</b>	<b>Значительное снижение доли импорта и значительное повышение доли экспорта</b>

*Источник:* составлено автором на основе текста Стратегии 2020

*Source:* Authoring, based on the 2020 Strategy

Таблица 2

## Сравнение основных ключевых показателей реализации стратегий

Table 2

## Comparison of key performance indicators of the strategies

Показатель	Тип АТС	Редакция стратегии				Факт 2017 г.
		2010 г. к 2020 г.	2013 г. к 2020 г.	2018 г. к 2020 г.	2025 г.	
Объемы промышленного производства автомобильной техники, млн ед.	ЛА*	3,15	3,136	1,69	2,54	1,31
	ЛКА	0,28	0,24	0,18	0,25	0,14
	ГА	0,28	0,116	0,091	0,124	0,068
	АБ	0,035	0,028	0,015	0,021	0,013
Объем внутреннего рынка, млн ед.	ЛА	3,6	3,45	1,83	2,53	1,46
	ЛКА	0,35	0,21	0,18	0,24	0,15
	ГА	0,19	0,16	0,09	0,12	0,074
	АБ	0,026	0,03	0,015	0,02	0,013
Доля продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке, %	ЛА	80	76	84	86,7	81,6
	ЛКА	61	75	83,5	85	85
	ГА	97	56	84,5	85,5	83,1
	АБ	99	71	60	62	61,5
Доля экспорта продукции российского автомобилестроения от общего объема производства, %	ЛА	8	8	10	13	6,8
	ЛКА	14	17	10	14,3	7,8
	ГА	50	17	11	14,6	9,5
	АБ	23	16	6	8	4,7

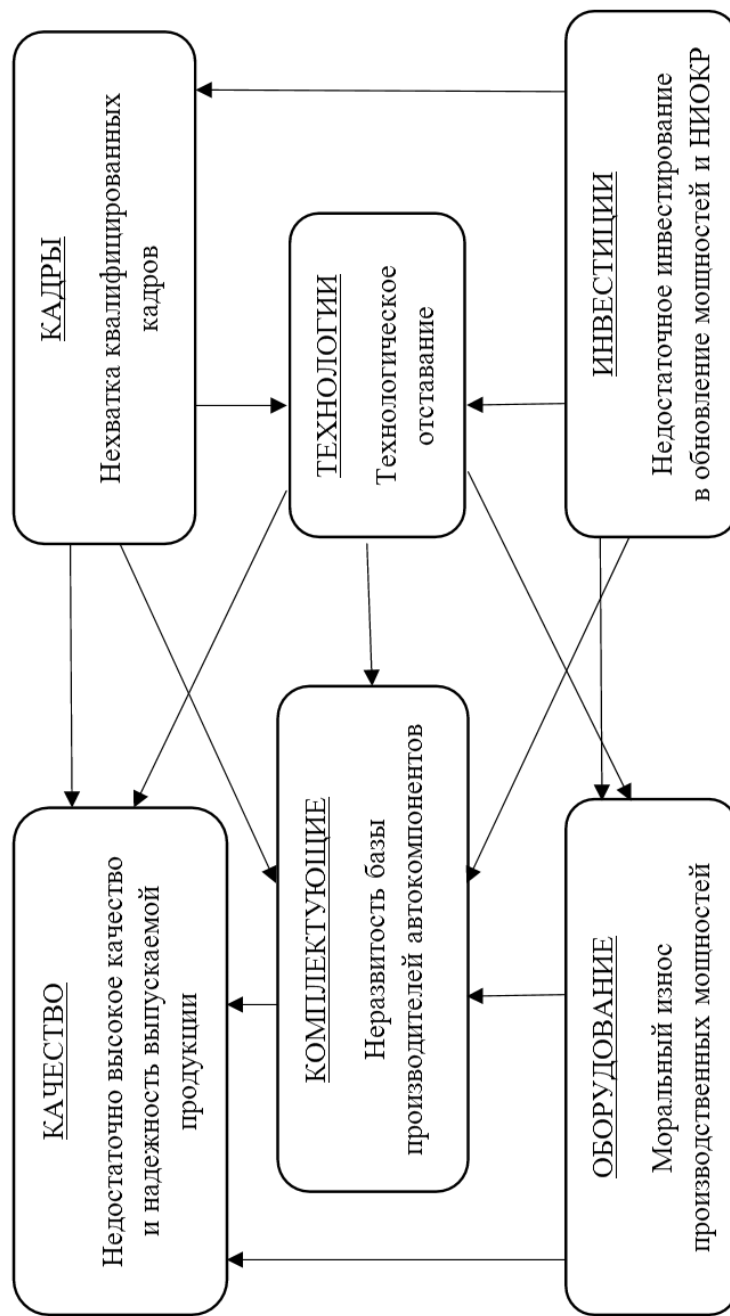
*Примечание.* ЛА — легковые автомобили; ЛКА — легкие коммерческие автомобили; ГА — грузовые автомобили; АБ — автобусы.

*Источник:* авторская разработка

*Source:* Authoring

**Рисунок 1**  
**Взаимосвязь системных проблем автомобильной отрасли России**

**Figure 1**  
**A trade-off between systemic challenges of Russia's automotive industry**



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

**Рисунок 2**

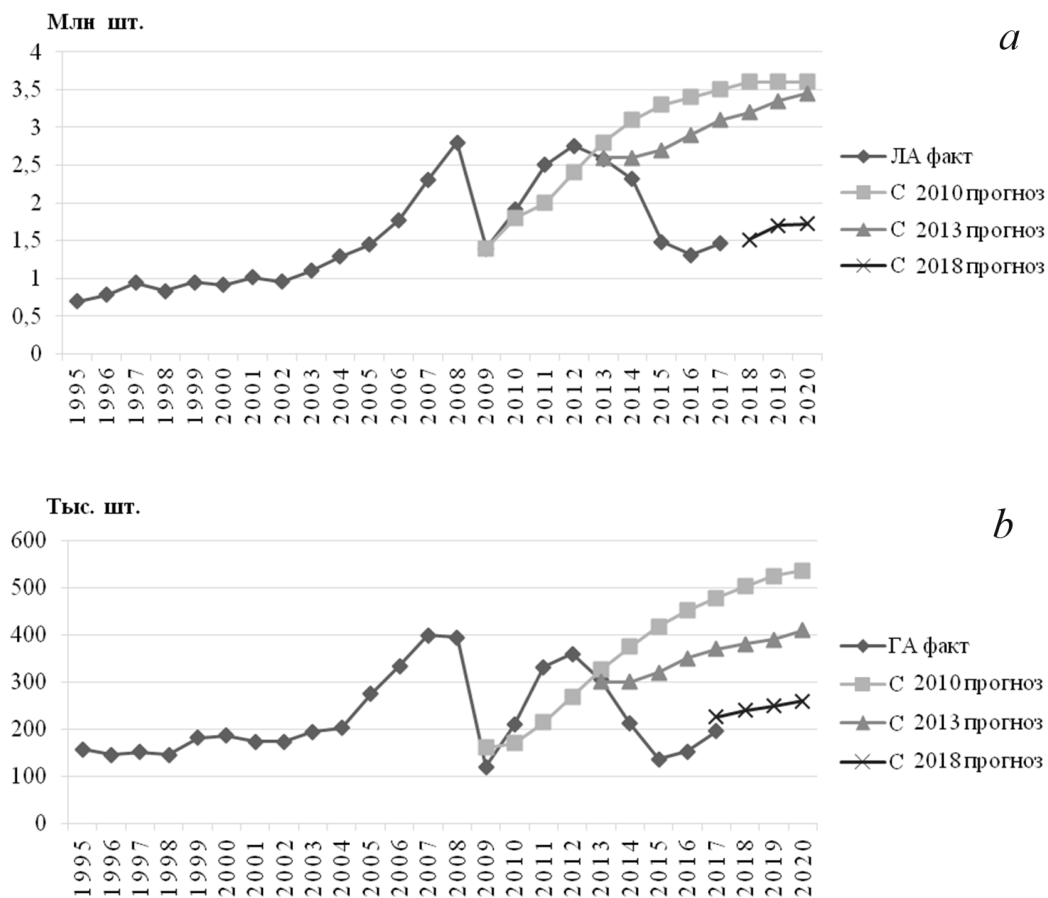
**Сравнение фактических и прогнозных значений динамики продаж АТС:**

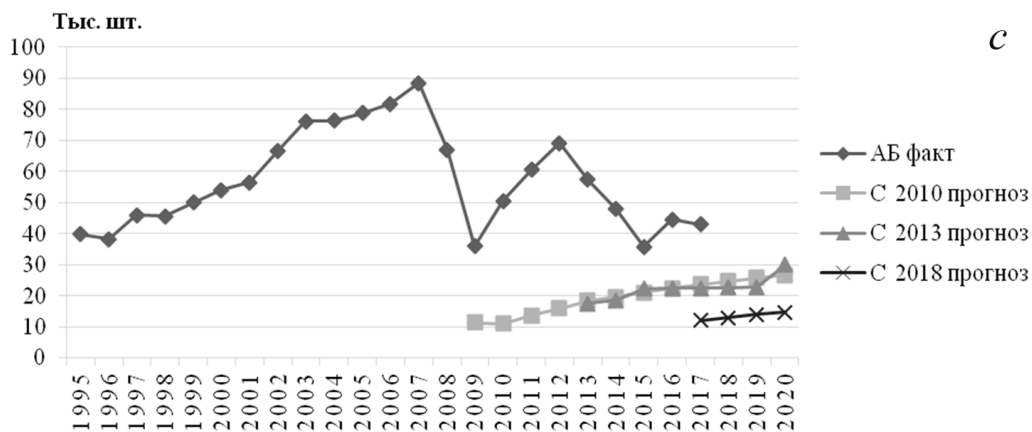
***a* – легковые автомобили; *b* – грузовые автомобили; *c* – автобусы**

**Figure 2**

**Comparison of actual and predicted values of trends in sales of motor vehicles: *a* – cars;**

***b* – trucks; *c* – buses**





Примечание. ЛА — легковые автомобили; ГА — грузовые автомобили; АБ — автобусы.

Источник: составлено автором на основе данных Росстата, ОИКА, АСМ-холдинга, АВАРУС Market Research, Автостата

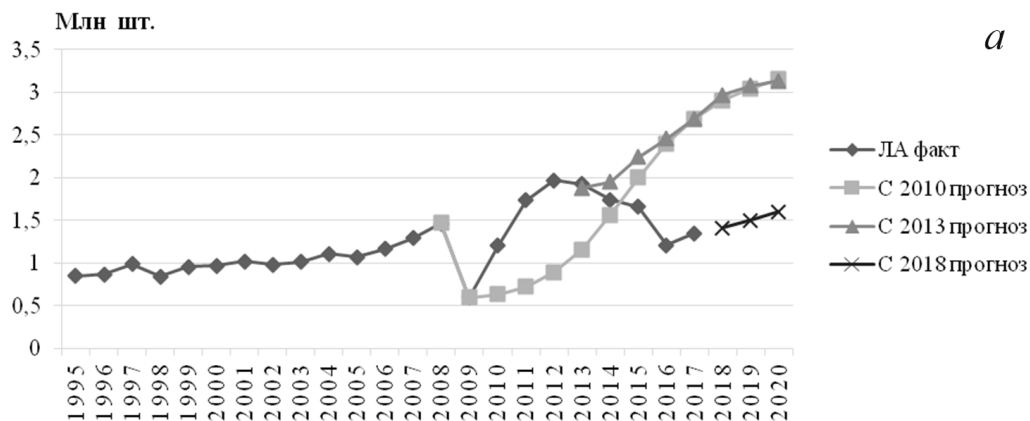
Source: Authoring based on the Federal State Statistics Service, OICA, ASM-holding, AVARUS Market Research, AUTOSTAT data

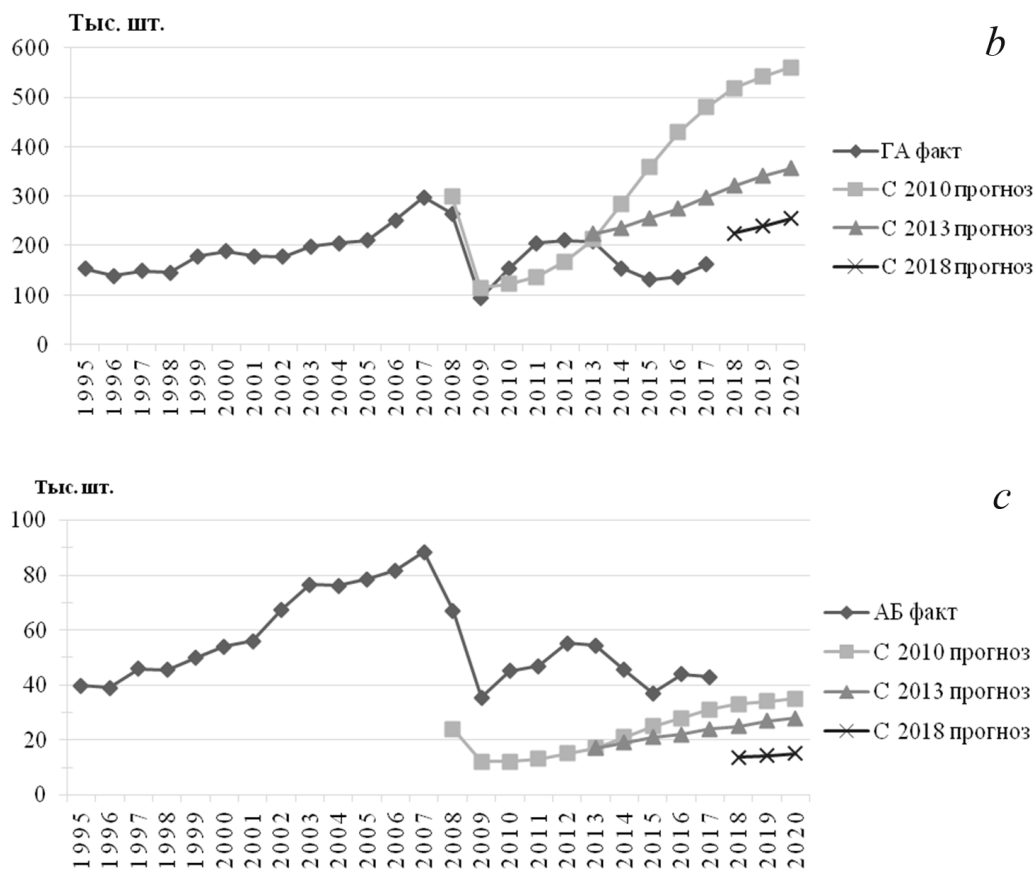
### Рисунок 3

Сравнение фактических и прогнозных значений динамики производства АТС:  
*a* — легковые автомобили; *b* — грузовые автомобили; *c* — автобусы

### Figure 3

Comparison of actual and predicted values of trends in the production of motor vehicles:  
*a* – cars; *b* – trucks; *c* – buses





*Примечание.* ЛА — легковые автомобили; ГА — грузовые автомобили; АБ — автобусы.

*Источник:* составлено автором на основе данных Росстата, ОИКА, АСМ-холдинга, АВАРУС Market Research, Автостата

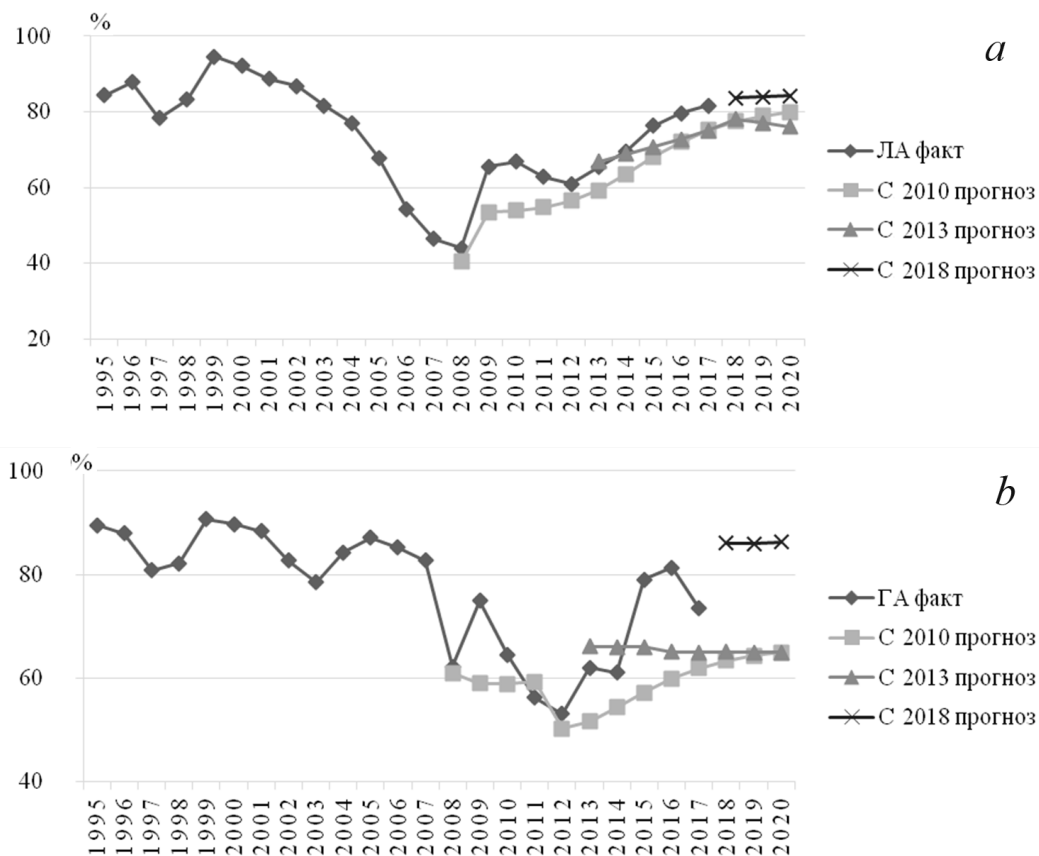
*Source:* Authoring based on the Federal State Statistics Service, OICA, ASM-holding, AVARUS Market Research, AUTOSTAT data

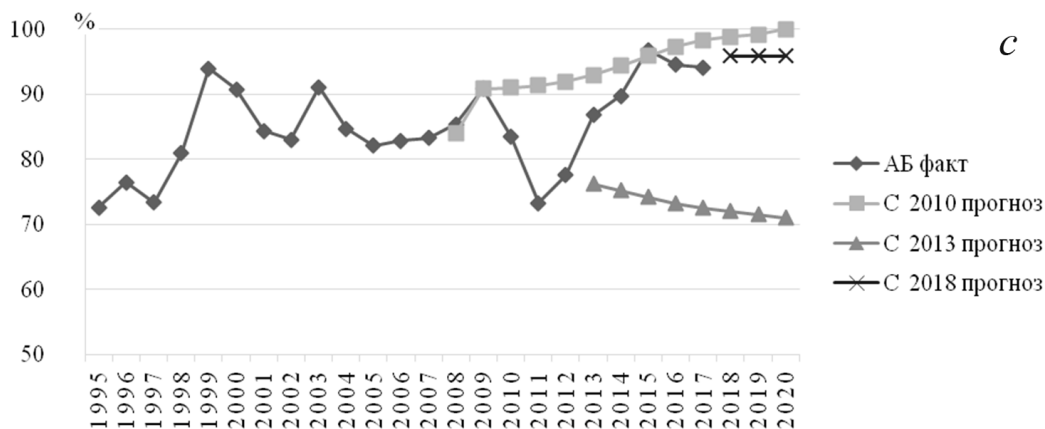
**Рисунок 4**

**Сравнение фактических и прогнозных значений доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке: *a* — легковые автомобили; *b* — грузовые автомобили; *c* — автобусы**

**Figure 4**

**Comparison of actual and predicted percentage of the Russian products in total domestic consumption: *a* – cars; *b* – trucks; *c* – buses**





Примечание. ЛА — легковые автомобили; ГА — грузовые автомобили; АБ — автобусы.

Источник: составлено автором на основе данных Росстата, ОИКА, АСМ-холдинга, АВАРУС Market Research, Автостата

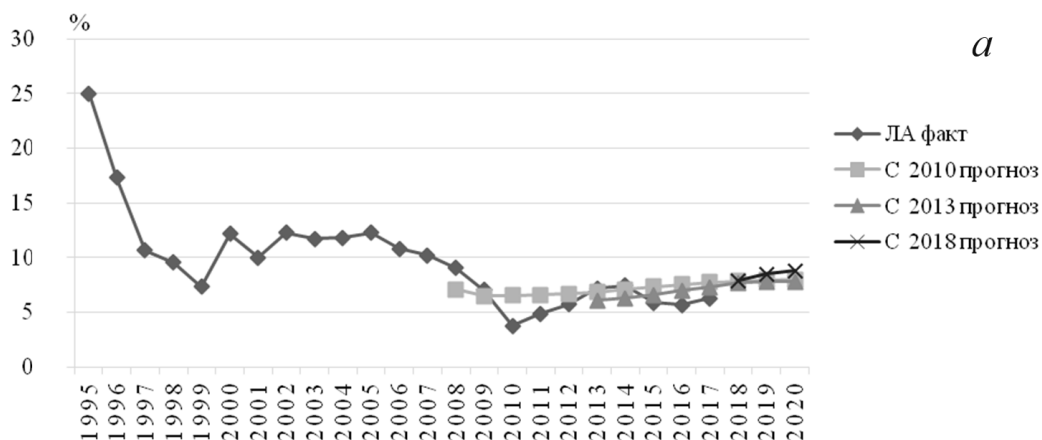
Source: Authoring based on the Federal State Statistics Service, OICA, ASM-holding, AVARUS Market Research, AUTOSTAT data

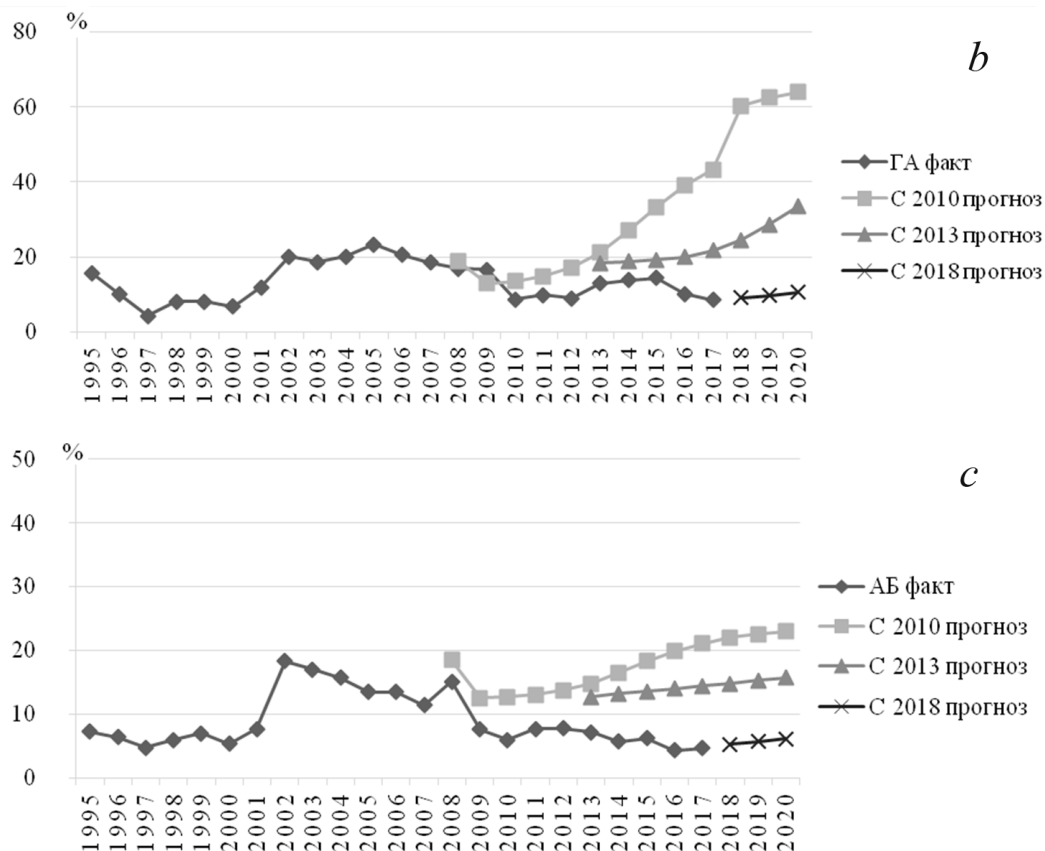
#### Рисунок 5

Сравнение фактических и прогнозных значений доли экспорта продукции российского автомобилестроения от общего объема производства: *a* — легковые автомобили; *b* — грузовые автомобили; *c* — автобусы

#### Figure 5

Comparison of actual and predicted percentage of the Russian automotive products exported out of total production output: *a* – cars; *b* – trucks; *c* – buses





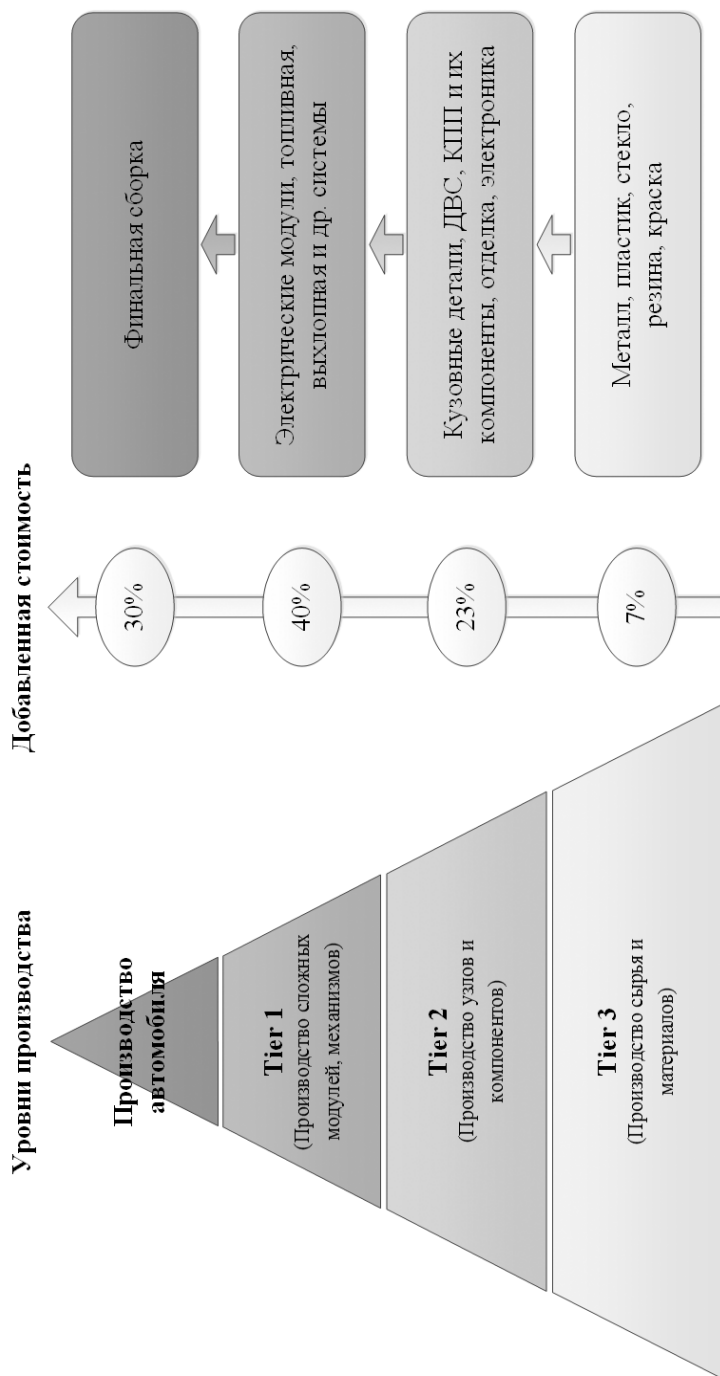
Примечание. ЛА — легковые автомобили; ГА — грузовые автомобили; АБ — автобусы.

Источник: составлено автором на основе данных Росстата, ОИКА, АСМ-холдинга, АВАРУS Market Research, Автостата

Source: Authoring based on the Federal State Statistics Service, OICA, ASM-holding, AVARUS Market Research, AUTOSTAT data

**Рисунок 6**  
Структура производства автокомпонентов

**Figure 6**  
The mix of automotive components produced

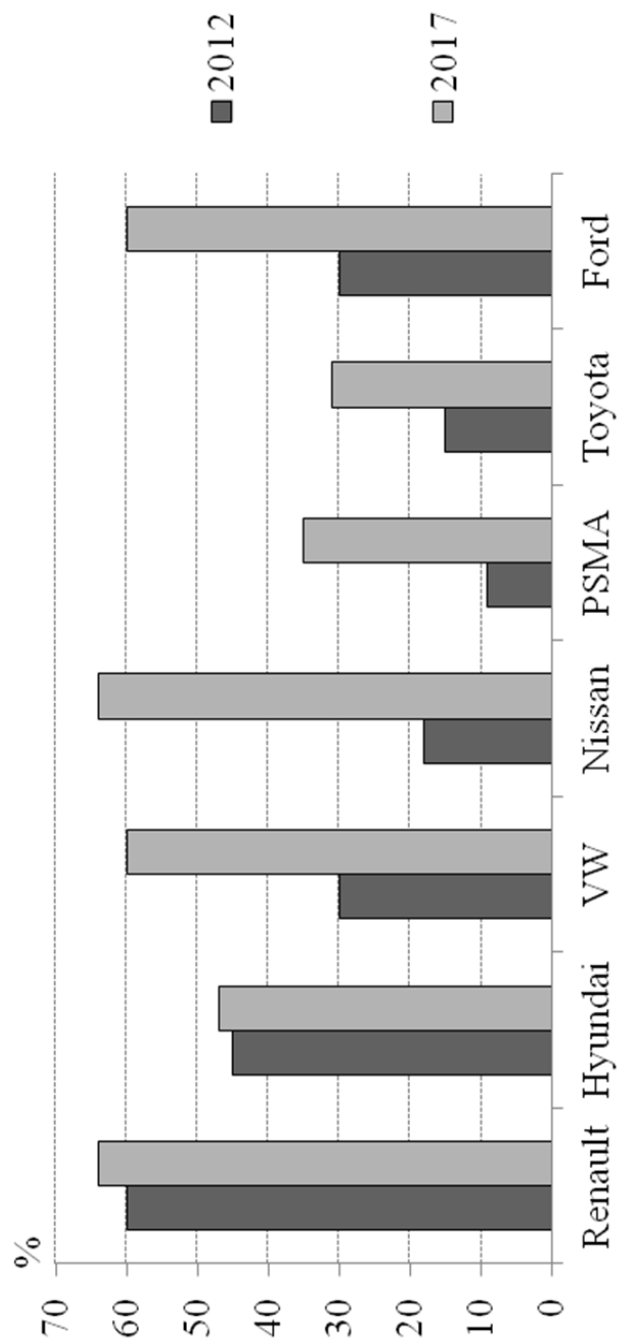


Источник: составлено автором по данным Автостага и Российского союза промышленников и предпринимателей

Source: Authoring based on AUTOSTAT and the Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs data

**Рисунок 7**  
**Рост уровня локализации иномарок российской сборки с 2012 по 2017 г.**

**Figure 7**  
**A growth in the localization level of foreign car brands assembled in Russia, 2012 through 2017**



Источники: [9]

Source: [9]

## Список литературы

1. Чиркина Е.Д. Анализ мер государственной поддержки автомобильной промышленности в России // Вестник университета. 2017. № 10. С. 40—46. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/analiz-mer-gosudarstvennoy-podderzhki-avtomobilnoy-promyshlennosti-v-rossii>
2. Акимкина Д.А. Проблемы стратегии развития автомобильной промышленности и пути их решения // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2014. Т. 7. Вып. 7. С. 44—53. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/problemu-strategii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-i-puti-ih-resheniya>
3. Ларин С.Н., Знаменская А.Н., Стебеняева Т.В. Анализ мероприятий по импортозамещению в стратегиях развития ведущих секторов российской экономики // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2017. Т. 13. Вып. 5. С. 804—813. URL: <https://doi.org/10.24891/ni.13.5.804>
4. Березинская О., Ведев А. Производственная зависимость российской промышленности от импорта и механизм стратегического импортозамещения // Вопросы экономики. 2015. № 1. С. 103—115. URL: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2015-1-103-115>
5. Хрусталёв Е.Ю., Славянов А.С. Импортозависимость как угроза инновационному развитию отечественной промышленности // Экономический анализ: теория и практика. 2018. Т. 17. Вып. 6. С. 1000—1013. URL: <https://doi.org/10.24891/ea.17.6.1000>
6. Тимофеев А.Д., Шушкин М.А. Исследование рынка автокомпонентов в России с целью определения направлений их импортозамещения // Вестник Казанского технологического университета. 2015. Т. 18. № 19. С. 208—214. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/issledovanie-rynka-avtokomponentov-v-rossii-s-tselyu-opredeleniya-napravleniy-ih-importozamescheniya>
7. Ахметзянова Г.Н., Хабибуллин Р.Г., Макарова И.В., Валеева Н.Ш. Реализация системы формирования профессиональной компетентности специалистов автомобильного профиля в условиях непрерывного образования: монография. Казань: Изд-во КНИТУ, 2013. 225 с.
8. Акимкина Д.А. Транснациональные корпорации в автомобильной промышленности России // Экономический анализ: теория и практика.

2019. Т. 18. Вып. 3. С. 479—495.  
URL: <https://doi.org/10.24891/ea.18.3.479>
9. *Курганов Ю.А.* Развитие производственной кооперации в российском автомобилестроении в условиях санкций // *Российский внешнеэкономический вестник*. 2016. № 1. С. 119—127.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/razvitie-proizvodstvennoy-kooperatsii-v-rossiyskom-avtomobilestroenii-v-usloviyah-sanktsiy>
  10. *Никулина О.В., Убогова Е.А.* Перспективы внедрения технологических инноваций в практическую деятельность российских предприятий автомобильной промышленности // *Инновации*. 2016. № 4. С. 64—70.
  11. *Бетелин В.Б.* О проблеме импортозамещения и альтернативной модели экономического развития России // *Стратегические приоритеты*. 2016. № 1. С. 11—21.
  12. *Секерин В.Д., Новиков А.Д.* Нанотехнологии в автомобилестроении // *Известия МГТУ «МАМИ»*. 2013. Т. 5. № 1. С. 216—220.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/nanotehnologii-v-avtomobilestroenii-1>
  13. *Решетило Т.В.* Особенности инновационного развития современной России // *Вестник Таганрогского института управления и экономики*. 2016. № 1. С. 12—16. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/osobennosti-innovatsionnogo-razvitiya-sovremennoy-rossii>
  14. *Абрашкин М.С.* Методика оценки наукоемкости предприятий ракетно-космического машиностроения // *Организатор производства*. 2018. Т. 26. № 3. С. 74—84. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/metodika-otsenki-naukoemkosti-predpriyatij-raketno-kosmicheskogo-mashinostroeniya>
  15. *Гарафиева Г.И.* Показатели наукоемкости нефтегазохимических предприятий Приволжского федерального округа // *Вестник Казанского технологического университета*. 2012. Т. 15. № 4. С. 141—144.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/pokazateli-naukoemkosti-neftegazohimicheskikh-predpriyatij-privolzhsкого-federalnogo-okruga>
  16. *Galindo-Rueda F., Verger F.* OECD Taxonomy of Economic Activities Based on R&D Intensity. *OECD Science, Technology and Industry Working Papers*, 2016/04, OECD Publishing, Paris.  
URL: <http://dx.doi.org/10.1787/5jlv73sqqp8r-en>

17. Пасько А.В. Конкурентоспособность российской автомобильной промышленности на фоне ключевых тенденций развития мирового автомобилестроения // Новый взгляд. Международный научный вестник. 2014. №. 4. С. 201 – 218.

### **Информация о конфликте интересов**

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

## THE COMPARISON OF THE 2020 AND 2025 STRATEGIES FOR DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN RUSSIA

Dariya A. AKIMKINA

Central Economics and Mathematics Institute, Russian Academy of Sciences (CEMI RAS),  
Moscow, Russian Federation  
DA\_Akimkina@mail.ru  
ORCID: not available

### Article history:

Article No. 293/2019  
Received 16 April 2019  
Received in revised  
form 3 May 2019  
Accepted 20 May 2019  
Available online  
29 November 2022

### JEL classification:

L52, L62, O3, O14,  
O25

### Keywords:

automotive industry,  
competitiveness,  
development strategy,  
technology, R&D

### Abstract

**Subject.** After the termination of the industrial assembly model, Russia's automotive industry lost the main mechanism for raising investment and technologies, and had to revise the automotive industry development strategy. As the analysis of the outcome of the Strategy for Development of the Automotive Industry until 2020 shows, some systemic challenges are still pending in the automotive industry. To increase competitive advantages of the national automotive production, there should be new tools, with proprietary research and development being one of them.

**Objectives.** The study is aimed to detect possibilities for raising competitive advantages of the Russian automotive production.

**Methods.** The study involves methods of scientific generalization, economic, logic and comparative analysis. The methodological framework includes theoretical proceedings of the Russian and foreign scholars on the development of the automotive industry and science-intensive production facilities.

**Results.** We analyzed and compared three editions of the Strategy for Development of the Automotive Industry – the 2010, 2013 and 2018 versions. The article reviews the outcome of its implementation, evaluates the situation and trends in the development of the Russian automotive and automotive kit industries in terms of technological development.

**Conclusions and Relevance.** Key issues have not been solved for the recent years. Ordinary mechanisms will not help rectify the situation. It will be impossible to make the Russian automotive production and automotive kit production more competitive without proprietary R&D.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2019

**Please cite this article as:** Akimkina D.A. The Comparison of the 2020 and 2025 Strategies for Development of the Automotive Industry in Russia. *Finance and Credit*, 2022, vol. 28, iss. 11, pp. 2629–2658.

<https://doi.org/10.24891/fc.28.11.2629>

## Acknowledgments

The article was adapted from the *National Interests: Priorities and Security* journal, 2019, vol. 15, iss. 7, pp. 1215–1237.

The article was supported by the Russian Foundation for Basic Research (RFBR), grant № 18-010-00089, *The Methodology and Tools for Restructuring of the Science-Intensive and High-Tech Production Sector of Russia*.

## References

1. Chirkina E.D. [Analysis of measures of governmental support in the industry in Russia]. *Vestnik Universiteta*, 2017, no. 10, pp. 40–46.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/analiz-mer-gosudarstvennoy-podderzhki-avtomobilnoy-promyshlennosti-v-rossii> (In Russ.)
2. Akimkina D.A. [The strategy of automotive industry development, its problems and their solutions]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2014, vol. 7, iss. 7, pp. 44–53.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/problemy-strategii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-i-puti-ih-resheniya> (In Russ.)
3. Larin S.N., Znamenskaya A.N., Stebenyaeva T.V. [Analyzing import substitution activities in development strategies of the leading sectors of Russia's economy]. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost' = National Interests: Priorities and Security*, 2017, vol. 13, iss. 5, pp. 804–813. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.24891/ni.13.5.804>
4. Berezinskaya O., Vedev A. [Dependency of the Russian industry on imports and the Strategy of import Substitution industrialization]. *Voprosy Ekonomiki*, 2015, no. 1, pp. 103–115. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2015-1-103-115>
5. Khrustalev E.Yu., Slavyanov A.S. [Dependence on imports as a threat to innovative development of home industry]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2018, vol. 17, iss. 6, pp. 1000–1013. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.24891/ea.17.6.1000>
6. Timofeev A.D., Shushkin M.A. [Research into the automotive components market in Russia with the aim of determining the directions of their import substitution]. *Vestnik Kazanskogo tekhnologicheskogo universiteta = Herald of Kazan Technological University*, 2015, vol. 18, no. 19, pp. 208–214.

URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/issledovanie-rynka-avtokomponentov-v-rossii-s-tselyu-opredeleniya-napravleniy-ih-importozamescheniya> (In Russ.)

7. Akhmetzyanova G.N., Khabibullin R.G., Makarova I.V., Valeeva N.Sh. *Realizatsiya sistemy formirovaniya professional'noi kompetentnosti spetsialistov avtomobil'nogo profilya v usloviyakh nepreryvnogo obrazovaniya: monografiya* [Implementing the mechanism for raising the professional competence of automotive specialists as part of continuing education: a monograph]. Kazan, KNRTU Publ., 2013, 255 p.
8. Akimkina D.A. [Transnational corporations in the automotive industry of Russia]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2019, vol. 18, no. 3, pp. 479–495. (In Russ.)  
URL: <https://doi.org/10.24891/ea.18.3.479>
9. Kurganov Yu.A. [Industrial cooperation development in Russia's automotive industry under sanctions]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian Foreign Economic Journal*, 2016, no. 1, pp.119–127.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/razvitie-proizvodstvennoy-kooperatsii-v-rossiyskom-avtomobilestroenii-v-usloviyah-sanktsiy> (In Russ.)
10. Nikulina O.V., Ubogova E.A. [Prospects for technological innovation in the practical activities of the Russian Automobile Manufacturers]. *Innovatsii = Innovations*, 2016, no. 4, pp. 64–70. (In Russ.)
11. Betelin V.B. [On the problem of import substitution and alternative economic model of Russia]. *Strategicheskie priority = Strategic Priorities*, 2016, no. 1, pp. 11–21. (In Russ.)
12. Sekerin V.D., Novikov A.D. [Nanotechnology in the automotive industry]. *Izvestiya MGTU 'MAMI'*, 2013, vol. 5, no. 1, pp. 216–220.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/nanotehnologii-v-avtomobilestroenii-1> (In Russ.)
13. Reshetilo T.V. [Features of the innovative development of modern Russia]. *Vestnik Taganrogskogo instituta upravleniya i ekonomiki = Bulletin of Taganrog Institute of Management and Economics*, 2016, no. 1, pp. 12–16.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/osobennosti-innovatsionnogo-razvitiya-sovremennoy-rossii> (In Russ.)
14. Abrashkin M.S. [Method of assessment high-tech enterprises of the rocket and space engineering]. *Organizator proizvodstva = Organizer of Production*, 2018, vol. 26, no. 3, pp. 74–84.

URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/metodika-otsenki-naukoyomkosti-predpriyatiy-raketno-kosmicheskogo-mashinostroeniya> (In Russ.)

15. Garafieva G.I. [Indicators of knowledge intensity of petrochemical enterprises in the Volga Federal District]. *Vestnik Kazanskogo tekhnologicheskogo universiteta = Herald of Kazan Technological University*, 2012, vol. 15, no. 4, pp. 141–144. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/pokazateli-naukoemkosti-neftegazohimicheskikh-predpriyatiy-privolzhskogo-federalnogo-okruga> (In Russ.)
16. Galindo-Rueda F., Verger F. OECD Taxonomy of Economic Activities Based on R&D Intensity. *OECD Science, Technology and Industry Working Papers*, no. 2016/04. URL: <http://dx.doi.org/10.1787/5jlv73sqqp8r-en>
17. Pas'ko A. V. [Competitiveness of the Russian automotive industry against the background of key trends in the global automotive industry]. *Novyi vzglyad. Mezhdunarodnyi nauchnyi vestnik = New View. International Scientific Bulletin*, 2014, no. 4, pp. 201–218. (In Russ.)

#### **Conflict-of-interest notification**

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.