

# Концепции и инструментарий развития инновационных процессов предприятий автокомпонентов – объект управления импортозамещением автомобильной промышленности

Ляченков Михаил Игоревич

Аспирант

ORCID: 0009-0007-1942-9375, e-mail: M.lyachenkov@groupdsk.ru

Самарский государственный экономический университет, г. Самара, Россия

## Аннотация

Работа посвящена комплексному анализу текущего состояния и перспектив развития автокомпонентной отрасли в Российской Федерации, рассматриваемой как стратегически важный сегмент отечественного автомобилестроения. В условиях трансформации глобальных производственно-логистических цепочек и действия международных санкций особое внимание уделяется последствиям ухода с российского рынка иностранных автопроизводителей и ограничениям на поставки комплектующих. Автор подробно рассматривает структурные, технологические и институциональные особенности рынка автокомпонентов, выделяя четыре уровня сложности производства, – от базовых элементов до высокотехнологичных интеллектуальных систем. Анализируются масштабы зависимости отрасли от импорта, в частности, акцентируется доминирующая роль китайских поставщиков в обеспечении текущих производственных потребностей. Рассматриваются последствия сложившейся ситуации для формирования добавленной стоимости и технологической независимости. Автор подчеркивает необходимость ускоренного развития локализованного производства, наращивания научно-исследовательского и опытно-конструкторского потенциала, а также внедрения инновационных решений, включая цифровизацию и кооперацию с научно-образовательным сектором. В заключение предложены стратегические направления государственной политики и инструменты институциональной поддержки, ориентированные на стимулирование импортозамещения, создание устойчивой производственной инфраструктуры и формирование технологического суверенитета в сфере автокомпонентного производства.

## Ключевые слова

Автомобильная промышленность, импортозамещение, инновационные технологии, финальные интеграторы, структура рынка, экономические санкции, государственная поддержка, промышленная политика

**Для цитирования:** Ляченков М.И. Концепции и инструментарий развития инновационных процессов предприятий автокомпонентов – объект управления импортозамещением автомобильной промышленности // Вестник университета. 2025. № 9. С. 136–147.



# Concepts and tools for developing innovative processes in enterprises of autocomponents – object of managing import substitution in the automotive industry

Mikhail I. Lyachenkov

Postgraduate Student

ORCID: 0009-0007-1942-9375, e-mail: M.lyachenkov@groupdsk.ru

Samara State University of Economics, Samara, Russia

## Abstract

This article provides a comprehensive analysis of the current state and future prospects of the automotive components industry in the Russian Federation, which is considered a strategically important segment of the national automotive sector. In light of the disruption of global production and supply chains and the impact of international sanctions, special attention is given to the consequences of the withdrawal of foreign automakers from the Russian market and the resulting restrictions on the import of automotive components. The author explores the structural, technological, and institutional characteristics of the Russian auto parts market, identifying four levels of production complexity – from basic components to high-tech intelligent systems. The study examines the extent of the industry's dependence on imports, highlighting the dominant role of Chinese suppliers in meeting current production needs. It also assesses the implications of this dependency for value creation and technological sovereignty. Emphasis is placed on the urgent need to develop localized production, strengthen research and development capacities, and implement innovative solutions, including digitalization and closer cooperation with the scientific and educational sectors. The article concludes with a set of strategic policy directions and institutional support mechanisms aimed at import substitution, the development of a resilient manufacturing base, and the establishment of technological sovereignty in the automotive components sector.

## Keywords

Automotive industry, import substitution, innovative technologies, final integrators, market structure, economic sanctions, government support, industrial policy

**For citation:** Lyachenkov M.I. (2025) Concepts and tools for developing innovative processes in enterprises of autocomponents – object of managing import substitution in the automotive industry. *Vestnik universiteta*, no. 9, pp. 136–147.



## ВВЕДЕНИЕ

Автомобильная промышленность (далее – автопром) является одной из ключевых отраслей экономики Российской Федерации (далее – РФ, Россия), формируя значительную часть валового внутреннего продукта (далее – ВВП), создавая миллионы рабочих мест и способствуя технологическому развитию страны. В последние годы ее значение лишь усиливается, особенно в условиях глобальных трансформаций и изменения структуры мировых цепочек поставок. Однако текущая ситуация в отрасли характеризуется глубокими структурными вызовами и высоким уровнем внешней зависимости, особенно в сегменте производства автокомпонентов.

Выход иностранных производителей с российского рынка, ограничение поставок высокотехнологичной продукции и санкционное давление привели к серьезным сбоям в функционировании автомобилестроения. Это обострило проблему низкого уровня локализации производства автокомпонентов, значительная часть которых продолжает поступать из Китая и стран Юго-Восточной Азии. В результате большая доля добавленной стоимости в автопроме формируется за пределами России, что негативно сказывается как на экономической устойчивости отрасли, так и на ее технологическом суверенитете.

Несмотря на это, автомобильный рынок РФ сохраняет потенциал к росту. Наблюдается активизация деятельности отечественных производителей, наращиваются объемы выпуска, инвестируются средства в развитие инновационных направлений. Одними из стратегически важных элементов являются производство автокомпонентов, определяющее уровень технологической независимости отрасли, конкурентоспособность конечной продукции и возможность выхода на экспортные рынки.

В условиях новых вызовов особую актуальность приобретает необходимость формирования эффективной государственной политики в области поддержки автокомпонентной базы. Это требует переосмысления роли научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (далее – НИОКР), ускоренной модернизации производственных мощностей и стимулирования внедрения инновационных решений. От достижения прогресса в этой сфере зависит не только текущее состояние отрасли, но и ее способность к устойчивому развитию в долгосрочной перспективе.

## МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Выделим основные методы работы:

- принцип системности, обеспечивающий рассмотрение автопрома как единой, взаимосвязанной структуры, включающей производителей автомобилей, поставщиков автокомпонентов различных уровней, потребителей и государственные регулирующие органы;
- принцип историзма и сравнительного анализа, позволивший выявить эволюционные изменения в развитии автопрома России, с акцентом на производственный сектор автокомпонентов, в сравнении с международным опытом (Китай, страны Юго-Восточной Азии, Европейский союз);
- институциональный подход, направленный на анализ роли государственных и частных институтов, программ поддержки и механизмов стимулирования инновационной деятельности в сфере автокомпонентного производства;
- экономико-статистические методы, в том числе анализ макроэкономических показателей, расчет долей и темпов роста, структурный и трендовый анализ, применялись для оценки вклада отрасли в ВВП, уровня локализации производства, структуры импорта/экспорта, динамики инвестиций, занятости, объема выпуска продукции и других ключевых индикаторов;
- SWOT-анализ (англ. strengths, weaknesses, opportunities, threats – сильные стороны, слабые стороны, возможности, угрозы) использовался для оценки сильных и слабых сторон отрасли, возможностей и угроз, связанных с изменениями в глобальной автомобильной индустрии и политике импортозамещения.

## ОБСУЖДЕНИЕ

Автопром вносит существенный вклад в развитие и рост отечественной экономики. В настоящее время накопившиеся проблемы в отрасли, связанные с уходом иностранных автомобилестроительных предприятий, и свертывание деятельности в одном из ее ключевых сегментов – производстве автокомпонентов – наносят значительный ущерб. Незначительный уровень локализации производства автокомпонентов и высокая доля импорта Китая и стран Юго-Восточной Азии приводят к тому, что большая

часть добавленной стоимости при создании автокомпонентов, как и прежде, создается за пределами РФ, на рынках других стран.

В РФ автомобильный рынок продолжает активно развиваться, все большее число производителей желают расширяться, следовательно, им приходится сосредотачивать основное внимание на производстве автокомпонентов (рис. 1).

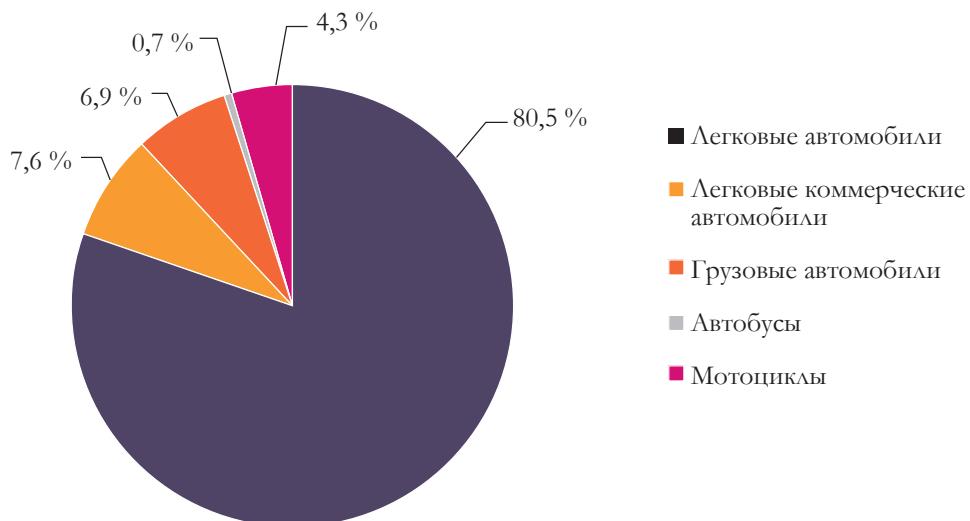


Рис. 1. Структура рынка автотранспортных средств России

Российский рынок автокомпонентов характеризуется присутствием множества производителей, хорошо известных как внутри страны, так и за ее пределами. Одним из ведущих отечественных предприятий в этой сфере является акционерное общество «Автодизель» (Ярославль). Кроме того, в сегменте автокомпонентов активно действуют такие крупные компании, как «Соллерс», SamAuto, группа компаний «АвтоВАЗ» и др.

Производство автокомпонентов играет ключевую роль в национальной экономике, формируя основу конкурентоспособности автомобильной отрасли. Это достигается за счет развития инноваций, повышения степени локализации, снижения себестоимости продукции, уменьшения зависимости от внешних факторов, улучшения технических характеристик составляющих и роста их экспортного потенциала [2]. Важно отметить, что доля добавленной стоимости от производства автокомпонентов в общей добавленной стоимости при создании автомобилей составляет от 40 до 70 %<sup>1</sup>.

В настоящий период отрасль производства автокомпонентов характеризуется невысоким уровнем локализации по четырем группам производств:

- 1) предприятия по созданию материоемкой продукции с использованием традиционных технологий, куда входят сырье, производство кузова, корпусов, дисков, металлических направляющих, элементов салона и пр.;
- 2) производство отдельных узлов (тормозная система), агрегатов (подвеска автомобиля), систем навигации, оптики и различных элементов для них;
- 3) производство сложных сборочных систем, требующих использования технологий высокого уровня: двигателей, оптики, систем навигации, контроля движения и пр.;
- 4) производство сплавов и литых композитов, полупроводников, микроэлементов и микропроцессоров, полимеров и лидаров, специальных узлов (зона комфорта), систем авионики и др. Авионика представляет собой комплекс электронных бортовых устройств, предоставляющих информацию, необходимую для управления автомобилем и обеспечения безопасности движения (системы связи, навигации, предупреждения столкновений, регистрации параметров движения и пр.) [3].

Финальные интеграторы объединяют продукцию поставщиков (производителей) автокомпонентов для сборки автомобилей с разделением их по узлам, модулям и элементам конечной сборки.

<sup>1</sup>Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 г. № 831-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности до 2025 года». Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71835572/> (дата обращения: 18.07.2025).

Четвертый уровень поставщиков автокомпонентов представляет самое сложное производство инновационной продукции. По инновационной продукции и инновационным технологиям автомобилестроения Россия сильно отстает от зарубежных стран. В связи с закрытием европейских рынков автопрома из-за введенных западными странами санкций в отношении РФ началась экспансия импорта как автомобилей, так и запасных частей (далее – запчасти) к ним из стран Юго-Восточной Азии и Китая.

Предприятия автокомпонентов поставляют свою произведенную продукцию на конечную сборку на автомобилестроительный завод, выступая поставщиками различного уровня сборки автомобиля [4]. Автором на рис. 2 представлена технологическая структура производства автокомпонентов с разделением их на четыре уровня и финальных интеграторов сборки.



*Составлено автором по материалам исследования*

Рис. 2. Технологическая структура производства автокомпонентов в РФ

За два санкционных года импорт автокомпонентов данных стран в три раза превысил импорт других государств и в четыре раза – производство российской продукции. Начиная с 2023 г. Китай стал крупнейшим экспортером автомобилей и автозапчастей в мире, обогнав в своем развитии лидера автопрома – Японию. В январе-апреле 2023 г. экспорт легковых автомобилей Китая вырос на 34,8 % (из страны отгружено 1,8 млн автотранспортных средств). В итоге доля китайских автомобилей на российском рынке за 2023 г. повысилась с 38 % в январе до 61 % в декабре, доля европейских брендов составила 28 %<sup>2</sup>.

Значение автопрома для развития отечественной экономики определяется следующими факторами:

- отрасль создает существенную добавленную стоимость и значительный вклад в ВВП. По данным Федеральной службы государственной статистики, в 2023 г. доля автопрома в ВВП РФ достигла 1,3 %<sup>3</sup>;

<sup>2</sup>Коммерсантъ. 30 лет залоговым аукционам. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/projects/zalog/main-article?ysclid=mh23har280190849701> (дата обращения: 24.07.2025).

<sup>3</sup>Федеральная служба государственной статистики. Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 30.07.2025).

– автопром обеспечивает существенную занятость населения в отрасли и формирует рабочие места в смежных секторах экономики – по экспертным оценкам, на одного такого сотрудника приходится до 8–9 рабочих мест в других видах экономической деятельности. Численность персонала отечественного флагмана автомобилестроения «АвтоВАЗ» в 2023 г. насчитывала 34,5 тыс. чел. [5];

– отрасль выполняет значительную роль в части разработки и внедрения инновационных технологий и новых бизнес-процессов. Рост выпуска продукции определяется ее востребованностью на рынке и уровнем технологических инноваций, вызывая их распространение по всей производственной цепочке, а также инновационных изменений поставщиков. В 2023 г. на отечественном автомобильном рынке автогигант достиг доли продаж автомобилей в 35 % (352,57 тыс. ед.), что на 87 % больше, чем в 2022 г.<sup>4</sup>;

– автопром является ведущей отраслью отечественной экономики в сфере НИОКР – совокупные расходы на данную сферу занимают 3-е место, после сферы медицинских и информационных технологий. В 2022 г. инвестиции в производство автокомпонентов составили около 24 млрд руб., в 2023 г. – 77 млрд руб., а в 2024 г. планировалось довести их до 105 млрд руб. с дальнейшим ростом к 2035 г. до 190 млрд руб.<sup>5</sup>;

– поддержка НИОКР в автомобилестроении и производстве автокомпонентов производилась в границах общеотраслевых инструментов, не превышая 1,5–2 млрд руб. в год. В настоящее время предусматривается рост финансирования данной сферы на 3–4 % в год [6].

Несмотря на заметный вклад автопрома в экономику России, ее общая значимость и особенно привлекательность для потребителей остаются на относительно низком уровне по сравнению с мировыми стандартами. В значительной степени это обусловлено недостаточным развитием сектора автокомпонентов, на который приходится большая часть создаваемой добавленной стоимости в автомобильной отрасли.

Одной из ключевых негативных тенденций в развитии производства автокомпонентов в РФ является нарастающая зависимость автомобильного рынка от импортных комплектующих, что напрямую связано с высоким уровнем импорта автомобилей. С введением экономических санкций импорт иностранных транспортных средств в РФ диверсифицировался, но по объемам поставок автокомпонентов продолжил увеличиваться. В 2023 г. отечественными предприятиями было произведено продукции автокомпонентов, комплектующих и принадлежностей на сумму 446,165 млрд руб. для всех автотранспортных средств, что выше на 18,9 % результатов 2022 г.<sup>6</sup> Среднегодовой рост производства – 4,1 %. В свое время стратегия организации иностранных сборочных производств в России позволила радикально снизить долю импорта на рынке автомобилей – сейчас она составляет менее 30 %<sup>7</sup>. По данным Министерства экономического развития, российский рынок автокомпонентов за последние годы демонстрирует стабильный уровень развития. Так, в 2020 г. его объем составил 1,7 трлн руб., а прирост по сравнению с предыдущим годом достиг 6 %. Даже по сравнению с 2020 г. объем поставок импортных автокомпонентов на российский рынок превышает объем их производства на 1,3 трлн руб.<sup>8</sup>

Приведенные выше данные подтверждают, что создание полноценного автопрома невозможно без внедрения современных индустриальных решений, эффективного взаимодействия науки и производства, а также без государственной поддержки, направленной на развитие инфраструктуры, формирование собственной базы НИОКР и патентных разработок в автопроме. Кроме того, необходима активная работа по усилению инженерного и технологического потенциала в производстве ключевых автокомпонентов и автозапчастей [7].

Главная проблема отставания отечественного автопрома от мировых брендов заключается в отсутствии новых прогрессивных конструкторско-технологических решений, формирующих конкурентоспособность продукции не только на международном уровне, но и внутреннем рынке. Основой этого выступает отсутствие инструментария развития инновационных процессов предприятий автокомпонентов и механизмов коммерциализации инновационных технологий и продукции на рынке [8].

<sup>4</sup>Никитина О. АвтоВАЗ на 70 % увеличил производство в 2023 году. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/6444631> (дата обращения: 30.07.2025).

<sup>5</sup>Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2022 г. № 4261-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года». Режим доступа: <https://legalacts.ru/doc/rasporjazhenie-pravitelstva-rf-ot-28122022-n-4261-r-o-strategii/?ysclid=mh31tzuyhe446659740> (дата обращения: 30.07.2025).

<sup>6</sup>TAdviser. Автозапчасти (рынок России). Режим доступа: [https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Автозапчасти\\_\(рынок\\_России\)](https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Автозапчасти_(рынок_России)) (дата обращения: 30.07.2025).

<sup>7</sup>Институт комплексных стратегических исследований. О необходимости развития производства автокомпонентов в России. Режим доступа: <https://icss.ru/otrasli-i-guinki/mashinostroenie/o-neobkhodimosti-razvitiya-proizvodstva-avtokomponentov-v-rossii> (дата обращения: 30.07.2025).

<sup>8</sup>QWEP. Аналитика рынка автокомпонентов 2023 в РФ. Режим доступа: <https://qwepru/articles/novosti-otrasli/analitika-rynka-avtokomponentov-2023-v-rf/> (дата обращения: 30.07.2025).

В этой связи из-за большой значимости отрасли для государства, а также из-за низкого уровня спроса на отечественную автомобильную продукцию на рынке автокомпонентов основной акцент требуется сосредоточить на оказание государственной поддержки в целях ускоренного осуществления комплекса мероприятий НИОКР по созданию инновационных технологий опережающего развития (на их базе конкурентных продуктов), которые ориентированы на коммерциализацию и получение добавленной стоимости на рынке, в среднесрочных и долгосрочных периодах, на создание инфраструктуры для эксплуатации автотранспортных средств нового поколения, а также на реализацию инструментов государственного регулирования данной деятельности и стимулирования создания и применения новых технологий (рис. 3).



Примечание: НТИ – национальная технологическая инициатива

*Составлено автором по материалам исследования*

Рис. 3. Направления развития инструментария управления инновационными процессами автопрома

Современное автомобилестроительное производство организовано таким образом, что все автомобилестроительные компании формируют собственные концепции создания автомобиля и выполняют финальную сборку. В данных концепциях процесс проектирования осуществляется совместно с производителями автокомпонентов всех уровней. Отсюда на этапах проектирования автотранспортного средства инициатор проекта должен определить, какие производства требуется привлечь для его реализации, какой производственный и инновационный потенциал они имеют.

## РЕЗУЛЬТАТЫ

Появившиеся проблемы с отечественными производителями автокомпонентов в 2022 г. выступают основными деструктивными явлениями для развития отечественного автопрома вследствие того, что российские производства не выпускают ряд ключевых комплектующих, прежде всего инновационной и высокотехнологичной продукции. Выходом из этой ситуации являются формирование государственной программы создания инновационной промышленности автокомпонентов и совершенствование компетенций в автомобилестроительной отрасли [9].

В связи с прекращением в 2022 г. поставок основных импортируемых автокомпонентов критически важным для данной отрасли является развитие локализованного производства инновационных комплектующих с фокусом на формирование производств сложных агрегатов, узлов и систем. Концепции отечественных изготовителей автокомпонентов построены на основе двух направлений: импортозамещение инноваций автопрома на национальном уровне и развитие собственных инноваций

на базе создания локализованных производств автокомпонентов [10]. Их суть заключается в разработке особого инструментария взаимодействия субъектов инновационной деятельности, реализуемого в условиях укрепления технологического суверенитета, в рамках протекционистской политики государства, проводимой в автопроме.

Концепции развития инноваций отрасли производства автокомпонентов рассчитана на среднесрочный период, до 2030 г., и строится на основных направлениях государственной политики в секторе автомобилестроения РФ. В концепциях проведен анализ современного состояния отрасли и автомобилестроения в целом, сформировано целевое видение развития инновационной деятельности производств автокомпонентов с учетом глобальных трендов развития автомобильного сектора, инновационной инфраструктуры. Сформулированы цели, приоритеты и стратегия развития инноваций отрасли производства автокомпонентов, показатели эффективности реализации концепции.

Основным инструментом ее осуществления выступают мероприятия государственных программ России «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», «Развитие внешнеэкономической деятельности» и др.

Финансирование мероприятий, предусмотренных концепцией, планируется осуществлять за счет средств федерального бюджета, региональных бюджетов, а также внебюджетных источников. Внедрение положений концепции создаст условия для обновления всего автомобильного парка в России, включая выпуск новых моделей автомобилей с прогнозируемым ростом продаж беспилотного транспорта и электромобилей на уровне 40–50 % в год.

Одной из ключевых мер по усилению научно-технологического потенциала отечественной автокомпонентной отрасли является создание технологических консорциумов. Эти объединения будут способствовать координации усилий автопроизводителей, государственных структур, научных, исследовательских и инжиниринговых организаций для разработки и коммерциализации инновационных решений.

В конце 2019 г. Министерство промышленности и торговли направило на согласование в Министерство финансов концепцию программы развития отечественных высокотехнологичных производств автокомпонентов и систем для автопрома на период до 2025 г.<sup>9</sup> На ее реализацию предусмотрено выделение 150 млрд руб. из бюджета, включая до 10 млрд руб. ежегодно на развитие производств автокомпонентов.

В настоящее время в РФ для отечественных автомобилей производится большая часть комплектующих первого уровня, за исключением отдельных позиций, в частности электронных блоков управления и подушек безопасности. Однако при этом в РФ отсутствует подавляющая часть электронных компонентов (второй и третий уровни, не говоря о четвертом), что выступает препятствием для дальнейшего увеличения уровня локализации, требует безотлагательных мер по импортозамещению.

Для оценки эффективности политики импортозамещения автор предлагает провести анализ инструментов, направленных на развитие технологического суверенитета государства с учетом специфических преимуществ российской автокомпонентной отрасли. Среди таких преимуществ – мощная промышленная и ресурсная база, значительный инновационный потенциал, наличие крупных автопроизводителей, формирующих стабильный спрос на комплектующие, развитая система сетевого взаимодействия и партнерства, а также устойчивые технологические связи с Китаем и странами Юго-Восточной Азии. Важным фактором также выступает емкий внутренний рынок, который служит платформой для внедрения и коммерциализации инновационных решений в автопроме, а территориальное положение России способствует логистическим возможностям.

Политика импортозамещения в сфере автомобилестроения реализуется в рамках государственной программы РФ «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». Ее цель – устранение зависимости от импортных комплектующих, технологий, оборудования и сырья путем их замещения отечественными аналогами.

Основные задачи этой политики включают:

- укрепление экономической независимости страны;
- формирование сектора НИОКР в автопроме и совершенствование механизмов импортозамещения инновационных технологий;
- развитие сквозных и критически значимых автомобильных технологий;

<sup>9</sup>ТАСС. «Ъ»: Минпромторг просит 150 млрд рублей на импортозамещение в автомобилестроении. Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/6743992> (дата обращения: 30.07.2025).

- усиление научно-исследовательского и опытно-конструкторского сектора с поддержкой со стороны институтов развития (в том числе инновационных кластеров и крупных интегрированных структур);
- создание цифровых технологических платформ для стимулирования инноваций и их коммерциализации в автопроме.

Одним из наиболее острых вопросов для производителей автокомпонентов в рамках импортозамещения остается необходимость модернизации производственных мощностей, включая закупку современного оборудования, технологий, узлов и комплектующих. Согласно данным опросов, 14 % предприятий испытывают критическую зависимость от импорта оборудования, еще 37 % – значительную. В то же время 17 % компаний не считают эту проблему актуальной. Что касается импортозамещения промышленного сырья и услуг, 50 % предприятий не нуждаются в замещении, 30 % отмечают умеренную зависимость, а лишь 3–5 % указывают на критическую потребность в зарубежных технологиях и оборудовании<sup>10</sup>.

Дополнительным барьером является отсутствие централизованной и структурированной информации о российских аналогах импортной продукции – нет единого каталога отечественных компонентов, материалов, оборудования и технологий с возможностью сравнения по техническим характеристикам.

Кроме того, вызывает обеспокоенность ценообразование: около 40 % респондентов отмечают, что российские аналоги стоят дороже иностранных при сопоставимом качестве, что снижает их конкурентоспособность.

В заключение автор предлагает ранжированный перечень приоритетных мер государственной поддержки предприятий автокомпонентной отрасли в контексте укрепления технологического суверенитета, позволяющий обеспечить достижение ключевых целей политики импортозамещения в полном объеме.

В настоящее время основной проблемой импортозамещения производств автокомпонентов является переход отечественного автомобильного парка на автомобили (и автокомпоненты) из стран Юго-Восточной Азии и Китая.

Проблема заключается в том, что отечественный рынок автокомпонентов оказался не готов к данному переходу в связи с большим количеством новых автомобильных брендов, запедших на российский рынок, а также существенным объемом импортных комплектующих для данных транспортных средств. Китай проводит мощную экспансию своей продукции автомобилестроения, являющуюся новой для российского и европейских рынков в технологическом плане, – поставляется продукция, не имеющая аналогов, для освоения которой требуются время, сырье, технологии и специалисты. Однако китайские поставщики, предусмотрев данное положение, сами поставляют на российский рынок свои автокомпоненты, которые ими уже освоены и отработаны, а также проводят лояльную ценовую политику. Согласно информации, представленной на сайте «Авито», реализация автокомпонентов и запчастей для китайских автобрендов в первом полугодии 2024 г. повысилась в 1,8 раза. Продажи комплектующих на площадке «Авито» повысились на 12 %, продажи новых автокомпонентов – на 17 %, а автокомпонентов, бывших в употреблении, – на 2 %. Рост продаж новых деталей, представленных на сайте, составляет 60 % относительно 2023 г., когда продажи составляли 57 %<sup>11</sup>.

По данным компании «Автостат», в июне 2023 г. на китайские бренды в продажах новых автомобилей пришла доля в 61%. Доля стала расти с 2022 г., когда на начало года китайская продукция составляла лишь 9 %, а к концу года повысилась до 30 %. Также отметим, что в 2023 г., при росте китайских марок автомобилей, у многих машин еще не наступило время ТО-1 (техническое обслуживание) и автокомпоненты были не нужны<sup>12</sup>. Também немаловажную роль играет тот факт, что на самые массовые автомобили, купленные в прошлые периоды, необходимы запчасти, а оригинальных автокомпонентов на глобальные бренды стало существенно меньше.

В 2024 г. наиболее ярко китайские бренды были представлены реализацией автокомпонентов для моделей Exeed (увеличение за год в 10 раз), Haval (увеличение на 93 %) и Chery (на 78 %). Данные цифры представлены с учетом того, что в 2020–2022 гг. эти модели были представлены на рынке в единичных экземплярах<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Карлова Н., Пузанова Е. Российская обрабатывающая промышленность в условиях санкций: результаты опроса предприятий. Режим доступа: [https://cbr.ru/Content/Document/File/154320/analytic\\_note\\_20230926\\_dip.pdf](https://cbr.ru/Content/Document/File/154320/analytic_note_20230926_dip.pdf) (дата обращения: 30.07.2025).

<sup>11</sup> Никитина О. Китай в деталях. Продажи запчастей для машин из страны растут. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/6864589> (дата обращения: 30.07.2025).

<sup>12</sup> Агапов В. Большинство новых автомобилей в России оказались китайскими. Режим доступа: <https://lenta.ru/news/2024/01/10/cars/> (дата обращения: 30.07.2025).

<sup>13</sup> Auto24. В РФ активно растет спрос на запчасти для китайских машин: в лидерах – Exeed, Haval и Chery. Режим доступа: <https://news.auto24.pro/v-rf-aktivno-rastet-spros-na-zapchasti-dlya-kitajskih-mashin-v-liderah-exeed-haval-i-chery/> (дата обращения: 30.07.2025).

Доля новых автотранспортных средств китайского производства на автомобильном рынке России на июль 2024 г. достигла 60 %, что в значительной мере отразилось на рынке автокомпонентов. Однако, даже несмотря на китайскую экспансию, лидерами спроса на рынке автокомпонентов по-прежнему остаются запчасти и комплектующие для корейских, немецких, японских и российских автомобилей вследствие того, что они раньше вошли на данный рынок. Например, автокомпоненты на автомобили Kia и Hyundai, по информации «Авито», достигают 4,9 % продаж, BMW и Toyota – по 3,1%, Lada – 3,2 %<sup>14</sup>.

Данное соотношение снижается касательно китайских автокомпонентов вследствие их невысокого качества и долговечности функционирования, что требует их своевременного пополнения. Кроме этого, существенную негативную роль сыграл уход известных автомобильных брендов с российского рынка вследствие введения санкций против России со стороны западных стран, таких как Daewoo, Hummer, Suzuki, Pontiac и др. Помимо этого, автомобильная компания General Motors закрыла завод в Санкт-Петербурге, а Peugeot Citroen и Ford значительно снизили темпы деятельности в РФ.

Данная ситуация, вызванная уходом мировых производителей автокомпонентов российского рынка, определила потребность в быстрой оценке недостающих комплектующих и их замещении как собственной продукцией, так и продукцией других стран.

Отсюда следует, что инновационная деятельность на предприятиях по созданию автокомпонентов представляет существенное влияние на экономику как их производителей, так и автосборочных производств, создавая конкурентное преимущество отрасли автопрома путем повышения технологического и инновационного уровня, степени локализации, понижения себестоимости производств, минимизации воздействия внешних факторов, экспорта и др.

Регулирование участия иностранных компаний на российском автомобильном рынке начиная с 1990-х гг. (промышленная сборка 1 и промышленная сборка 2) было направлено на привлечение в РФ иностранных автосборочных компаний. Причем предполагалось, что развитие промышленности по производству материалов, авто- и субкомпонентов будет осуществляться производителями самостоятельно на основе требований по уровню локализации и соответствующих механизмов их стимулирования (utiлизационный сбор). Утилизационный сбор предоставлял определенные преимущества поддержки отечественных производителей, а ключевыми инструментами регулирования сферы импортной продукции выступали таможенные пошлины, которые формировались Евразийским экономическим союзом:

- таможенная пошлина автотранспортных средств с бензиновыми и дизельными двигателями составляет 15 %;
- для большинства импортных автокомпонентов таможенная пошлина достигает 5 %.

Также требуется отметить, что автокомпоненты представляют собой специфический товар, который предназначен для удовлетворения потребностей многих стейкхолдеров и потребителей, объединяет комплекс особенностей продукции автопрома и входит в категорию опасных. Нарушение качества продукции влечет негативные последствия для потребителей, а кроме того, бракованные автокомпоненты должны заменяться или возвращаться поставщикам, что в условиях российской действительности отражается проблемой рекламации.

Представляя инструментарий развития инновационных процессов предприятий автокомпонентов как объект управления импортозамещением автопрома, в первую очередь отметим, что данный инструментарий позволяет оперативнее адаптироваться к резко изменяющимся условиям рынка, своевременно обнаруживать вновь появляющиеся рыночные возможности по созданию инновационных технологий и продуктов, улучшать производственные процессы путем внедрения новых знаний и современных технологий. В него входит сотрудничество с внешними партнерами: научно-исследовательскими институтами, университетами, стартапами и инновационными предприятиями.

Сложившиеся в настоящий момент времени инструменты развития инновационных процессов предприятий автокомпонентов на в полной мере соответствуют основным положениям парадигмы открытых инноваций вследствие проведения политики импортозамещения. В этой связи является целесообразным формирование классификации современных инструментов реализации открытых инноваций относительно их использования в автопроме, основным критерием которых являются степень и способы осуществления импорта и экспорта инновационной продукции субъектов хозяйствования<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Костин Е. Китай в деталях. Продажи запчастей для машин из страны растут. Режим доступа: <https://auto.mail.ru/article/95111-kitaj-v-detalyah/> (дата обращения: 30.07.2025).

<sup>15</sup> Рут С. Обзор рынка новых легковых автомобилей в России и перспективы его развития. Режим доступа: [http://www.pwc.ru/en\\_RU/ru/automotive/assets/automotive-review-2011.pdf](http://www.pwc.ru/en_RU/ru/automotive/assets/automotive-review-2011.pdf) <https://auto.mail.ru/article/95111-kitaj-v-detalyah/> (дата обращения: 30.07.2025).

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Автомобильная промышленность является стратегически важной отраслью российской экономики, обеспечивая значительную долю в ВВП, высокий уровень занятости и стимулируя развитие смежных сфер, включая НИОКР и высокотехнологичное производство. Однако текущее состояние отечественного производства автокомпонентов демонстрирует значительное отставание от мирового уровня, обусловленное низкой степенью локализации, технологической зависимости от импорта, особенно из стран Юго-Восточной Азии и Китая, а также отсутствием собственного инновационного задела.

Основной вызов, стоящий перед отраслью, заключается в необходимости технологического суворенитета – создания национальной базы производства ключевых компонентов, особенно высокотехнологичных и интеллектуально емких, таких как системы управления, микроэлектроника, оптика и авиационная электроника. Без решения этой задачи невозможно обеспечить устойчивость всей цепочки автомобилестроения, повысить экспортный потенциал и снизить зависимость от внешнеэкономических факторов.

Решение требует комплексного подхода: активизации государственной поддержки, составления и реализации долгосрочных программ стимулирования инноваций, создания отраслевых консорциумов, модернизации производственных мощностей, развития НИОКР и механизмов коммерциализации разработок. Особое внимание должно быть уделено разработке и внедрению опережающих технологий, формирующих конкурентоспособную продукцию, как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

В условиях текущих экономических и геополитических вызовов именно модернизация и инновационное развитие производства автокомпонентов станут основой новой индустриализации отрасли, необходимой для устойчивого и технологически независимого роста отечественного автопрома в долгосрочной перспективе.

### Список литературы

1. Титов В.В. Многоуровневый подход к классификации предприятий по производству автокомпонентов. Вестник НГИЭИ. 2021;3(118):105–113. <http://doi.org/10.24412/2227-9407-2021-3-105-113>
2. Владимирова И.Г., Дубинский А.В. Классификация стратегий развития автомобильных компаний в современном мире и перспективы отечественного автопрома. Менеджмент в России и за рубежом. 2005;1:17–27.
3. Vanhaverbeke V. Формирование и развитие теории открытых инноваций. Инновации. 2008;1:78–84.
4. Астафьева И.А. Технологическая эффективность управления и ее место в обеспечении конкурентоспособности автомобильной компании. В кн.: Автомобиле- и тракторостроение в России: приоритеты развития и подготовка кадров: материалы 77-й Международной научно-технической конференции ААИ, Москва, март 2012 г. М.: Книга; 2012. С. 8–15.
5. Бортник И.М., Земцов С.П., Иванова О.В., Куценко Е.С., Павлов Г.Н. и др. Становление инновационных кластеров в России: итоги первых лет поддержки. Инновации. 2015;7(201):26–36.
6. Брыкин А.В., Шумаев В.А. Организация инновационного развития промышленности на основе кластерного подхода. Экономист. 2013;3:35–39.
7. Гудкова А.А., Турко Т.И. Тенденции и перспективы инновационного развития субъектов Российской Федерации. Инноватика и экспертиза. 2015;1(14):70–80.
8. Иваненко А.В. Кластеризация и формирование кластеров как инновационная форма развития экономики в городах. Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. 2024;2(77(20)):5–8.
9. Ковалева Т.Ю. Институциональная среда как основа развития промышленных кластеров. Журнал экономической теории. 2014;3:129–135.
10. Мотова Д.Б. Российский инновационный кластер: особенности менеджмента. Инновационное развитие экономики. 2016;3(33):11–18.

### References

1. Titov V.V. Multi-level approach to the classification of enterprises producing automotive components. Bulletin NGIEI. 2021;3(118):105–113. (In Russian). <http://doi.org/10.24412/2227-9407-2021-3-105-113>
2. Vladimirova I.G., Dubinsky A.V. Classification of development strategies of automobile manufacturing companies in the modern world and the prospects of the domestic auto industry. Management in Russia and abroad. 2005;1:17–27. (In Russian).
3. Vanhaverbeke V. Formation and development of the theory of open innovations. Innovations. 2008;1:78–84. (In Russian).
4. Astafieva I.A. Technological management efficiency and its place in ensuring the competitiveness of an automobile manufacturing company. In: Automobile and tractor industry in Russia: development priorities and personnel training: Proceedings

- of the 77<sup>th</sup> International Scientific and Technical Conference of the AAI, Moscow, March, 2012. Moscow: Kniga; 2012. Pp. 8–15. (In Russian).
5. *Bortnik I.M., Zemtsov S.P., Ivanova O.V., Kutsenko E.S., Pavlov P.N. et al.* Formation of innovative clusters in Russia: results of the first years of support. Innovations. 2015;7(201):26–36. (In Russian).
  6. *Brykin A.V., Shumaev V.A.* Organization of innovative development of industry based on the cluster approach. Economist. 2013;3:35–39. (In Russian).
  7. *Gudkova A.A., Turko T.I.* Trends and prospects of innovative development of subjects of the Russian Federation. Innovation and Expertise. 2015;1(14):70–80. (In Russian).
  8. *Ivanenko L.V.* Clustering and formation of clusters as an innovative form of economic development in cities. Bulletin of the Volga Region State University of Service. Series: Economics. 2014;2(77(20)):5–8. (In Russian).
  9. *Kovaleva T.Yu.* Institutional environment as a basis for the development of industrial clusters. Journal of Economic Theory. 2014;3:129–135. (In Russian).
  10. *Motova D.B.* Russian innovation cluster: management features. Innovative Development of the Economy. 2016;3(33):11–18. (In Russian).