

УДК 339.542.2:338.45:629.331

DOI: 10.25806/uu- 6540

МЕХАНИЗМЫ АДАПТАЦИИ И НОВЫЕ МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ (2022-2026 ГГ.)**А.А. Миюсова, И.Н. Лакиза, А.Ю. Михайлова, У.В. Цепилова**

Институт торговли и сферы услуг, Сибирский федеральный университет, Красноярск, email: bktd_sfu@sfu-kras.ru

Аннотация. Статья посвящена комплексному анализу механизмов адаптации российского рынка легковых автомобилей к санкционным ограничениям в период 2022-2026 гг. Цель исследования заключается в оценке новых моделей функционирования рынка в условиях геополитической нестабильности. Методологическая основа исследования включает анализ Постановлений Правительства Российской Федерации, статистических данных Федеральной службы государственной статистики и Аналитического агентства «Автостат», а также применение сравнительно-сопоставительного и обобщающего методов. В работе представлена периодизация этапов санкционного кризиса, проанализирована динамика локализации производства и импорта легковых автомобилей, оценены эффекты легализации параллельного импорта и регулирования утилизационного сбора. Результаты исследования демонстрируют, что отрасль преодолела острую фазу кризиса, однако продолжает сталкиваться с рядом барьеров. Параллельный импорт сдерживает углубление локализации, в то время как балльная система ее оценки поощряет низкотехнологичные операции, а зависимость от китайских платформ при производстве отечественных марок создает дополнительные технологические риски. Авторы обосновывают необходимость перехода к точечному регулированию параллельного импорта, пересмотру балльной системы локализации и диверсификации технологических партнерств. По итогам исследования сформулированы рекомендации, направленные на преодоление отраслевых барьеров и обеспечение технологического суверенитета Российской Федерации.

Ключевые слова: российский рынок легковых автомобилей, санкционные ограничения, параллельный импорт, локализация производства, технологический суверенитет, российско-китайское экономическое сотрудничество.

ADAPTATION MECHANISMS AND NEW DEVELOPMENT MODELS OF THE RUSSIAN PASSENGER CAR MARKET UNDER SANCTIONS (2022-2026)**A.A. Miusova, I.N. Lakiza, A.Yu. Mikhailova, U.V. Tsepilova**

Institute of Trade and Services, Siberian Federal University, Krasnoyarsk, email: bktd_sfu@sfu-kras.ru

Abstract. The article is devoted to a comprehensive analysis of the mechanisms by which the Russian passenger car market has adapted to sanctions restrictions over the period from 2022 to 2026. The aim of the study is to assess new models of market functioning under conditions of geopolitical instability. The methodological basis of the study includes an analysis of resolutions of the Government of the Russian Federation, statistical data from the Federal State Statistics Service and the Analytical Agency Avtostat, as well as the use of comparative and generalizing methods. The paper presents a periodization of the stages of the sanctions crisis, analyzes the dynamics of the localization of passenger car production and imports, and assesses the effects of legalizing parallel imports and regulating the recycling fee. The study's results demonstrate that the industry has overcome the acute phase of the crisis, but continues to face a number of barriers. Parallel imports hinder the deepening of localization, while the point-based system for assessing it encourages low-tech operations, and dependence on Chinese platforms in the production of domestic brands creates additional technological risks. The authors substantiate the need to transition to targeted regulation of parallel imports, to revise the scoring system for localization, and to diversify technological partnerships. Based on the study, recommendations have been formulated to overcome industry barriers and ensure the technological sovereignty of the Russian Federation.

Keywords: Russian passenger car market, sanctions restrictions, parallel import, production localization, technological sovereignty, Russian-Chinese economic cooperation.

Дата поступления статьи в редакцию: 03.08.2026

Дата принятия статьи в печать: 28.09.2026

Введение

Автомобильная промышленность и связанный с ней отраслевой рынок глубоко интегрированы в макроэкономические процессы Российской Федерации. Развитие данного сектора стимулирует рост смежных производств, таких как черная и цветная металлургия, химическая индустрия, сектор микроэлектроники, а также транспортная логистика и финансово-кредитная сфера. Столь высокая зависимость смежных отраслей от автопрома сделала его уязвимым перед внешними факторами, что отчетливо проявилось в середине текущего десятилетия. Так, период 2022-2026 гг. стал для российского рынка легковых автомобилей этапом институциональной и структурной перестройки, обусловленной беспрецедентным санкционным давлением.

Актуальность исследования определена необходимостью комплексного анализа механизмов адаптации отрасли легковых автомобилей к санкционным ограничениям. Изучение четырехлетнего периода трансформации рынка в условиях международной изоляции позволяет на практике оценить эффективность государственных мер поддержки автомобильной отрасли. Результаты исследования имеют практическую значимость для прогнозирования макроэкономических процессов и моделирования сценариев развития других высокотехнологичных секторов Российской Федерации.

Нельзя не отметить, что в последние годы многие исследователи уделяют особое внимание изучению вопроса адаптации российского автомобильного рынка к воздействию санкционных ограничений. Так, в своей научной статье А.А. Курдин, А.И. Мелешкина и С.И. Федоров приходят к выводу, что текущие изменения лишь частично компенсируют влияние санкций, создавая риски для долгосрочного технологического развития отрасли [1]. В свою очередь, О.С. Лавров в работе, посвященной развитию автомобильной промышленности в условиях санкций, акцентирует внимание на макроэкономических показателях — динамике продаж, производства и импорта, а также анализирует реакцию международных концернов и перспективы реализации новой Стратегии развития отрасли до 2035 года [2]. Нельзя не отметить позицию А.О. Меренкова, который, рассматривая проблему технологического суверенитета, указывает на системную ошибку предшествующей стратегии локализации [3]. А.Р. Калинин и А.С. Кумачев приводят в своем исследовании прогнозные оценки до 2026 г., фиксируя стабилизацию рынка на уровне 1,1-1,2 млн продаж и устойчивую переориентацию спроса на китайские бренды [4]. В труде Н.Р. Кельчевской, А.Е. Контобойцевой, В.Ю. Земзюлиной и И.С. Пельмской на основе инструментов теории отраслевых рынков проведен количественный анализ концентрации российского автомобильного рынка в 2019-2023 гг. с использованием индексов Херфиндаля-Хиршмана, Линда, Холла-Тайдмана и Джинни [5].

Научная новизна данного исследования заключается в теоретическом и прикладном осмыслении четырехлетнего периода перестройки российского рынка легковых автомобилей в условиях санкционных ограничений 2022-2026 гг. Работа включает периодизацию этапов санкционного кризиса, оценку эффективности адаптационных механизмов и выявление противоречий новых моделей развития рынка.

Цель исследования

Целью данного исследования является комплексный анализ механизмов адаптации российского рынка легковых автомобилей к санкционным ограничениям в период 2022-2026 гг., а также оценка новых моделей его функционирования в условиях геополитической нестабильности. Для достижения поставленной цели в рамках работы решаются задачи по систематизации этапов санкционного кризиса, анализу динамики локализации производства и импорта легковых автомобилей и оценке эффективности мер государственного регулирования. По результатам исследования авторами разработаны рекомендации по преодолению существующих барьеров развития отрасли и достижению технологического суверенитета Российской Федерации.

Материал и методы исследования

Информационную основу исследования составили Постановление Правительства РФ от 29.03.2022 № 506 «О товарах (группах товаров), в отношении которых не могут применяться отдельные положения Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в таких товарах, и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы», Постановление Правительства

РФ от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 17.07.2015 № 719 «О подтверждении производства российской промышленной продукции», а также статистические данные Федеральной службы государственной статистики (далее — Росстат) и Аналитического агентства «Автостат». Исследование основано на изучении нормативно-правовых актов и анализе статистических данных. В работе применялись методы сбора и систематизации эмпирических данных, сравнительно-сопоставительный анализ количественных показателей, а также обобщение выявленных трендов для формулирования выводов и рекомендаций.

Результаты исследования

До 2022 года российский рынок легковых автомобилей являлся одним из крупнейших в Европе. Развитие сектора обеспечивалось за счет притока иностранных инвестиций и строительства заводов полного цикла, таких как Renault в Москве, Volkswagen в Калуге, Toyota, Nissan и Hyundai в Санкт-Петербурге и других. В структуре розничных продаж лидирующие позиции занимали европейские, корейские и японские автомобили. При этом китайские марки занимали всего 7% рынка [6]. В целом, в предкризисном 2021 году в России было произведено 1364 тыс. штук легковых автомобилей [7] и продано 1667 тыс. штук легковых и легких коммерческих автомобилей [8].

Санкционный кризис на российском рынке легковых автомобилей начался весной 2022 года. Основные его этапы авторы посчитали целесообразным представить в виде схемы, размещенной на рисунке 1.

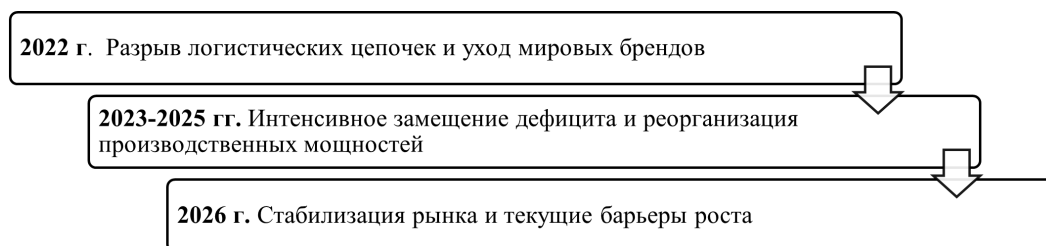


Рис. 1. Этапы санкционного кризиса на российском рынке легковых автомобилей в 2022-2026 гг.

В марте 2022 года в рамках 4-го пакета санкций Европейского союза был введен официальный запрет на поставки премиальных автомобилей стоимостью свыше 50 000 евро. Со стороны Соединенных Штатов Америки и Евросоюза был введен запрет на экспорт в Россию высоких технологий, электроники и автомобильных комплектующих. Данные ограничения сделали невозможным продолжение легального бизнеса для иностранных автоконцернов. Это привело к практически единовременному уходу крупнейших мировых брендов с российского рынка, спровоцировавшему производственный кризис. Так, в 2022 году в России по данным Росстата было произведено 450 тыс. штук легковых автомобилей, что на 67% меньше по сравнению с 2021 годом. В свою очередь, продажи составили 687 тыс. штук новых легковых и легких коммерческих автомобилей, что на 58,8% меньше, чем в 2021 году.

Ответом государства на тотальный дефицит легковых автомобилей и резкий рост цен стало применение механизмов адаптации к санкционным ограничениям, включающих:

- легализацию параллельного импорта;
- регуляторные меры государства в области утилизационного сбора;
- перезапуск автомобильных заводов и выпуск отечественных марок на базе китайских автомобилей.

Принятие Постановления Правительства РФ от 29.03.2022 № 506 легализовало параллельный импорт, который был запрещен с 2002 года [9]. Данный нормативно-правовой акт разрешил ввоз востребованных оригинальных товаров иностранного производства, включая автомобили, узлы и запасные части, без получения согласия со стороны правообладателей. На практике поставки осуществляются по специализированному перечню, утвержденному Приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации (далее — Минпромторг России) от 21.07.2023 № 2701. Этот документ содержит коды товаров по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности и конкретные бренды легковых автомобилей, которые

разрешено ввозить по схеме параллельного импорта. К таким брендам относятся Audi, BMW, General Motors (GM), Honda, Mazda, Skoda, Toyota, Nissan, Renault и другие. Ввиду этого параллельный импорт является важным инструментом поддержания товарного предложения в стране в условиях санкций [10].

Основной поток новых транспортных средств поступает напрямую из Китая, включая как оригинальные китайские модели, так и собранные на совместных предприятиях автомобили европейских и американских брендов. Важнейшим транзитным узлом стали страны Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), в первую очередь Киргизия. Поддержанная техника и автомобили с пробегом традиционно импортируются по морю через порты Дальнего Востока напрямую из Японии и Южной Кореи. Для европейских премиальных марок задействуют маршруты через Объединенные Арабские Эмираты и Турцию.

Для оценки масштабов параллельного импорта в 2022–2025 гг. на рисунке 2 приведена диаграмма, отражающая динамику объема ввоза легковых автомобилей по альтернативным маршрутам [11].

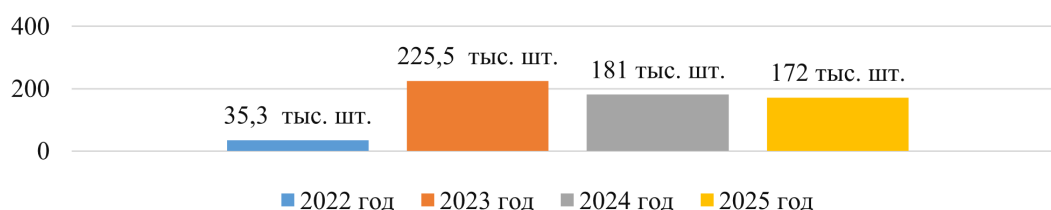


Рис. 2. Динамика объемов параллельного импорта легковых автомобилей в Россию в 2022–2025 гг.

Представленные на рисунке 2 данные демонстрируют, что в 2022 году на этапе зарождения новых каналов поставок объем параллельного импорта составлял всего 35,3 тыс. штук. В 2023 году на фоне острого дефицита официального предложения показатель продемонстрировал значительный рост и достиг своего пика в 225,5 тыс. штук. Однако в 2024–2025 гг. объемы ввоза последовательно сократились до 181 тыс. и 172 тыс. штук. Данное снижение обусловлено постепенным насыщением рынка официальным импортом из Китайской Народной Республики и последовательным введением государством протекционистских мер.

Авторы отмечают, что параллельный импорт лег в основу новой модели функционирования российского рынка легковых автомобилей. В рамках этой схемы на рынке стали одновременно сосуществовать два канала. Первый канал – это официальный ввоз автомобилей дистрибьюторами из дружественных стран, например, прямые поставки от китайских концернов Chery, Geely, Changan. Второй канал – это децентрализованный параллельный импорт. В результате рынок получил многоканальную систему, которая защищает потребителя от дефицита и при этом имеет как свои достоинства, так и недостатки.

К положительным эффектам легализации параллельного импорта, по мнению авторов, относятся:

- оперативное наполнение авторынка оригинальными машинами и узлами в условиях ухода мировых брендов;
- обеспечение бесперебойного доступа к оригинальным деталям для обслуживания эксплуатируемых в стране автомобилей;
- разрушение монополии официальных импортеров и предоставление дилерам свободы в создании собственных гибких логистических путей;
- создание внутренней конкуренции среди независимых поставщиков.

К отрицательным эффектам параллельного импорта следует отнести:

- отсутствие заводской гарантии;
- удлинение транспортных цепочек через страны-посредники, увеличивающее конечную стоимость автомобилей и запчастей;
- сдерживание внутренней локализации.

Таким образом, авторы убеждены, что применяемый механизм параллельного импорта и вытекающая из него новая модель функционирования российского авторынка успешно выполнили задачу по стабилизации товарного предложения. Однако в долгосрочной перспективе данный инструмент является для Российской Федерации барьером на пути индустриального

развития. Свободный доступ к зарубежной готовой продукции лишает инвесторов мотивации строить заводы полного цикла. В связи с этим авторы поддерживают реализуемую государством стратегию постепенного сокращения каналов параллельного импорта через регуляторные механизмы государства.

Постановление Правительства РФ от 13.02.2024 № 152 внесло изменения в правила расчета утилизационного сбора с целью пресечения недобросовестной конкуренции со стороны импортеров, оформлявших автомобили через Киргизию, Казахстан, Армению и Беларусь по искусственно заниженной стоимости. Так, с 1 апреля 2026 года выявленная разница в уплате таможенных пошлин, налога на добавленную стоимость и акциза доначисляется в состав утилизационного сбора.

Нельзя не отметить, что утилизационный сбор постепенно трансформировался из экологического налога в инструмент, стимулирующий локализацию производства автомобилей. Локализация предполагает перенос основных этапов сборки и производства компонентов автомобиля в Россию с целью снижения зависимости от импорта. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291, правила уплаты утилизационного сбора разделяются на льготные для граждан, ввозящих машину объемом двигателя до 3 литров для личного пользования, и на коммерческие для юридических лиц и перепродажи.

Более того, индексация ставок утилизационного сбора формирует экономические барьеры для импорта готовой продукции и стимулирует развитие внутреннего производства. Ранее упомянутое Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291 и Постановление Правительства РФ от 13.09.2024 № 1255, закрепившее ежегодную индексацию повышающих коэффициентов до 2030 года, задают траекторию их последовательного роста. Дифференцированные по объему и мощности двигателя, возрасту и экологическому классу транспортного средства коэффициенты увеличивают фискальную нагрузку на импортеров. В этих условиях экономическая нецелесообразность чисто дистрибьюторской модели побуждает зарубежных производителей переходить к локализованному производству и технологическому партнерству с российскими площадками.

Параллельно для стимулирования внутренней сборки в России действует система субсидий, основывающаяся на балльной оценке локализации по Постановлению Правительства РФ от 17.07.2015 № 719. Заводы, подписавшие Специальный инвестиционный контракт, получают от Минпромторга России компенсацию утилизационного сбора в зависимости от количества набранных «баллов» за сварку, окраску кузова и использование отечественного металла. В 2022 году для полной компенсации требовалось 2000 баллов, в 2023–2024 годах – 2567, а на 2025 и 2026 годы изначально закладывался порог в 3701 балл, который Минпромторг России в августе 2025 года снизил до 1500 баллов. Предполагается, что сниженный порог предоставит предприятиям отрасли возможность запускать производство при невысоком уровне локализации и поэтапно его наращивать. Однако система баллов фактически смещает фокус на технологически менее сложные операции. Так, максимальные баллы начисляются за окраску (500 баллов) и сварку кузова (400 баллов). При этом такие показатели нередко достигаются за счет сборки и применения готовых импортных компонентов, а не за счет создания собственных наукоемких производств. Ввиду этого инвестиции концентрируются на сборочных процессах, а развитие компонентной базы и прорывных технологий остается недостаточно стимулированным.

На данном этапе оценить эффективность механизмов государственного регулирования представляется возможным благодаря статистическим данным Аналитического агентства «Автостат», отражающим рыночную долю новых легковых автомобилей локальной сборки в Российской Федерации. Соответствующая диаграмма приведена на рисунке 3 [12].

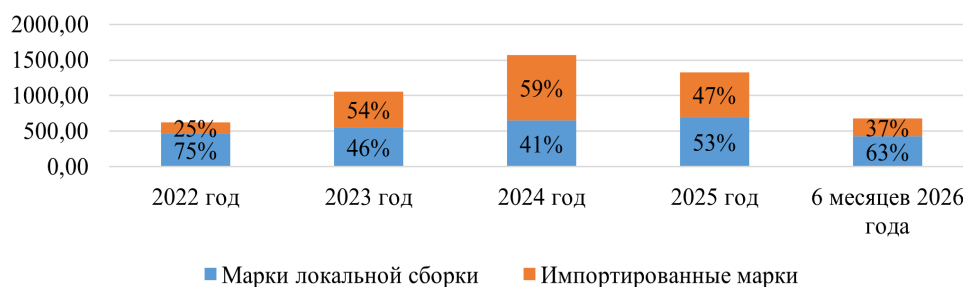


Рис. 3. Доля новых легковых автомобилей локальной сборки в России в 2022–2026 гг.

Анализ данных, представленных на рисунке выше, позволяет сделать вывод о том, что в 2022 году российский автомобильный рынок столкнулся с глубоким кризисом и сократился до 626,3 тыс. штук. На фоне ухода мировых брендов зафиксировано доминирование локальной сборки — 471,1 тыс. штук (75%) и сокращение импортных марок до 155,2 тыс. штук (25%). Очевидно, что в данном периоде дефицит зарубежных автомобилей искусственно завысил долю внутреннего производства. В 2023 году спрос на легковые автомобили вырос до 1058,7 тыс. штук. Количество импортных марок увеличилось до 504,7 тыс. штук (54%), обогнав локальную сборку, которая составила 554 тыс. штук (46%). Это обусловлено масштабным приходом на российский рынок готовых автомобилей из Китая. В 2024 году зависимость от внешних поставок достигла пика, а общий объем рынка вырос до 1571,2 тыс. штук. Доля импорта увеличилась до 919,2 тыс. штук (59%), тогда как локальная сборка, несмотря на рост до 652 тыс. штук, сократилась до 41%. В 2025 году благодаря протекционистской политике государства при общем объеме 1325,9 тыс. штук локальная сборка заняла лидирующие позиции — 702,7 тыс. штук (53%), а импорт снизился до 623,2 тыс. штук (47%). Повышение утилизационного сбора сделало импорт невыгодным и стимулировало зарубежные бренды организовывать сборку внутри страны. За 6 месяцев 2026 года тренд на локализацию окончательно закрепился, так как из 680 тыс. проданных автомобилей доля отечественного производства составила 428,4 тыс. штук (63%), а импорт сократился до 251,6 тыс. штук (37%).

Выявленная тенденция доказывает высокую эффективность мер государственного регулирования по поддержке и стимулированию локализованного производства. Однако, как отмечает в своей работе И.А. Чистяков, в силу географической привязки локализованных мощностей к территории конкретного государства деятельность концернов становится чрезмерно зависимой от локальных условий. Это, в свою очередь, способно повлечь за собой снижение их конкурентоспособности на других рынках [13]. С данной позицией нельзя не согласиться, но в сложившихся условиях высокого санкционного давления авторы считают меру локализации необходимым и незаменимым инструментом по налаживанию отечественного производства.

В настоящее время процесс локализации производства сочетается с моделью развития отрасли, построенной на выпуске отечественных марок на базе китайских автомобилей. Во многом на данный феномен рынка повлиял перезапуск заводов, ранее выпускавших модели зарубежных марок. Так, после прекращения деятельности на территории Российской Федерации мировых концернов их активы были проданы государству, дилерским холдингам и частным структурам. В таблице 1 отображены данные по собственникам перезапущенных заводов и выпускаемым маркам автомобилей.

Таблица 1

Перераспределение производственных активов иностранных автоконцернов в Российской Федерации в 2022-2026 гг.

Название завода до перезапуска	Текущее название завода	Модели, выпускаемые до перезапуска	Страна (до)	Модели, выпускаемые после перезапуска	Страна (сейчас)
ООО «Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия»	ООО «Шушары-Авто»	Toyota: Camry, RAV4	Япония	Senat 900	Россия (на базе Hongqi, Китай)
ООО «Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус»	ООО «Автозавод Санкт-Петербург»	Nissan: X-Trail, Qashqai, Murano	Япония	Lada Iskra	Россия
ЗАО «Рено Россия»	АО МАЗ «МОСКВИЧ»	Renault: Logan, Duster, Kaptur, Arkana	Франция	«Москвич» 3, 3е, 6, 8	Россия (на базе JAC, Китай)
ООО «Фольксваген Груп Рус»	ООО «АГР»	Volkswagen: Polo, Tiguan, Skoda Rapid	Германия (Skoda – Чехия)	Tenet T4, T7, T8	Россия (на базе Chery, Jaecoo, Китай)
ООО «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус»	«Автозавод АГР»	Hyundai: Solaris, Creta, Kia Rio	Южная Корея	Solaris, готовится Omoda	Россия, Китай
ООО «ДЖИ ЭМ АВТО»	«Автозавод АГР»	Chevrolet: Cruze, Captiva	США	Jeland J6, J7, Esteo MX	Россия (на базе Chery, Китай)

Источник: составлено авторами.

Данные таблицы наглядно отражают процесс перезапуска и смены модельного ряда на российских автозаводах в период 2022-2026 гг. Ранее на перечисленных в таблице площадках производили автомобили зарубежных брендов, таких как Toyota, Nissan, Renault, Volkswagen, Hyundai, Kia и Chevrolet. В настоящее время заводы преимущественно выпускают автомобили на базе платформ китайских производителей под российскими марками «Москвич», Tenet, Jeland и другими. Так, экономическое сотрудничество между Россией и Китаем, изначально основанное на модели импорта, приобрело форму промышленной кооперации [14]. Как отмечают К.В. Бабаев, С.Л. Сазонов и И.Д. Ильинская, основой плотного российско-китайского сотрудничества послужили ранее подписанные Соглашение о торгово-экономических отношениях (1992 г.) и Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве (2001 г.) [15].

Производство автомобиля на базе готовой китайской платформы реализуется в несколько последовательных этапов. На первом этапе заключается партнерское соглашение между российской производственной площадкой и китайским автопроизводителем. В рамках соглашения осуществляется передача конструкторской документации и базовых технических решений, включающих несущую структуру кузова, архитектуру шасси, линейку силовых агрегатов, трансмиссионных систем и электронных модулей. На втором этапе осуществляется адаптация платформы под требования российского рынка и стилистику бренда.

Третий этап характеризуется организацией сборочного производства. На начальной стадии реализуется крупноузловая сборка, предполагающая поставку на производственную площадку готовых модулей с последующей их интеграцией. Обязательным условием для старта производства и последующего вывода модели на рынок под российской торговой маркой выступает ее сертификация в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и оформление одобрения типа транспортного средства. По мере наращивания компетенций осуществляется переход к более глубокой степени локализации, включая локальное производство либо доработку отдельных компонентов.

Безусловно, выпуск отечественных марок на базе китайских автомобилей имеет ряд своих преимуществ:

- использование готовых платформ позволяет сократить сроки вывода продукта на рынок, что минимизирует риски застоя производственных площадок;
 - платформы китайских производителей включают актуальные разработки, обеспечивающие соответствие выпускаемых автомобилей современным потребительским ожиданиям;
 - унифицированный характер платформ позволяет создавать широкий модельный ряд на единой технической базе, оптимизируя затраты на разработку и испытания;
 - локализация сборочных операций способствует поддержанию конкурентоспособного уровня отпускных цен;
 - поддержание производства позволяет сохранить квалифицированные трудовые ресурсы.
- Вместе с тем реализуемая модель сопряжена с рядом существенных ограничений:
- производство находится в прямой зависимости от стабильности поставок комплектующих и технической поддержки со стороны китайских партнеров;
 - использование готовых китайских платформ ограничивает развитие собственных инженерных компетенций и технологической независимости;
 - часть потребительского сегмента демонстрирует скептическое отношение к продукции, выпускаемой под российскими брендами на базе китайских платформ, ассоциируя ее с пониженным уровнем надежности [6];
 - массовое применение унифицированных платформ различными брендами способно привести к сглаживанию конкурентных отличий между торговыми марками и снижению разнообразия модельного ряда.

Таким образом, использование китайских технологических платформ российскими автопроизводителями представляет собой компромиссное решение. Такая модель демонстрирует высокую эффективность в краткосрочной перспективе и обеспечивает сохранение производственной инфраструктуры и доступность транспортных средств. В то же время в долгосрочной перспективе приоритетной задачей для государства должно стать формирование модели развития, сочетающей использование готовых технологических решений с наращиванием собственных компетенций и повышением уровня локализации. Реализация указанного подхода позволит минимизировать зависимость от внешних партнеров и обеспечить устойчивое развитие отечественного автопрома.

Заключение

Проведенный анализ механизмов адаптации российского рынка легковых автомобилей к санкционным ограничениям в 2022-2026 гг. позволяет сформулировать ряд барьеров развития отрасли:

- параллельный импорт сдерживает локализацию и снижает инвестиционную привлекательность проектов локализации;
- балльная система оценки уровня локализации производства поощряет низкотехнологичные операции, а не выпуск сложных компонентов;
- привязка к китайским платформам создает риск зависимости от единственного поставщика и сдерживает достижение технологического суверенитета.

Для решения выявленных проблем авторами был разработан ряд практических рекомендаций, направленных на достижение технологического суверенитета Российской Федерации.

В области параллельного импорта авторы рекомендуют переход от тотального разрешения к точечному регулированию. На текущем этапе параллельный импорт выполнил свою функцию по насыщению рынка и сдерживанию цен. Однако сохранение данного механизма в долгосрочной перспективе создает барьеры для развития внутреннего производства и подрывает инвестиционную привлекательность проектов локализации. В связи с этим целесообразно поэтапное сужение перечня товаров, разрешенных к ввозу по параллельному импорту. Рекомендуется делать акцент на сохранении каналов поставок запасных частей и расходных материалов для обслуживания уже эксплуатируемого парка автомобилей ушедших брендов и при этом ужесточать требования к ввозу готового транспорта.

В сфере совершенствования регуляторной политики представляется целесообразным переход от «количественной» локализации к «качественной» технологической независимости. Действующая балльная система оценки уровня локализации производства ориентирована на поощрение сварки, окраски и штамповки кузова. При этом, по мнению авторов, она не создает достаточных стимулов для развития производства важных комплектующих, таких как двигатели, автоматические коробки передач, электронные блоки управления и системы активной безопасности. Рекомендуется пересмотреть структуру балльной системы в пользу увеличения веса технологически сложных узлов и агрегатов, а также ввести обязательные требования по поэтапному замещению импортных компонентов в рамках специальных инвестиционных контрактов.

Анализ показывает, что основной проблемой использования китайских технологических платформ является сохранение технологической зависимости. Перезапуск производственных площадок на базе готовых китайских решений, при всей его эффективности для сохранения мощностей и рабочих мест, не создает стимулов для развития собственных инженерных компетенций. Решением данной проблемы является переход от модели готовой платформы к модели технологического партнерства с передачей знаний. Так, следует активизировать создание совместных инжиниринговых центров, где российские и китайские специалисты могли бы совместно разрабатывать адаптированные под российские условия эксплуатации модификации платформ. Это позволит накапливать собственные компетенции без полного разрыва с технологическими партнерами. Практическим примером такой интеграции уже выступает Центр автомобильных исследований и разработок холдинга «АГР» и компании Defetoo (Chery) в Шушарах.

В целях снижения рисков технологической зависимости от Китая авторы рекомендуют диверсифицировать направления технологического партнерства. Помимо сотрудничества с китайскими производителями, целесообразно развивать взаимодействие с партнерами из Индии, стран Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. В частности, за счет кооперации с индийскими автоконcernами, такими как Tata Motors и Mahindra & Mahindra в сфере совместной разработки электротранспорта, силовой электроники и поставок полупроводниковых компонентов. Также важно углубить кооперационные связи в рамках ЕАЭС, в первую очередь с предприятиями Беларуси. Практическим шагом в этом направлении является реализация совместных дорожных карт по примеру ПАО «КАМАЗ» и ОАО «Минский автомобильный завод», осуществляющих разработку унифицированной компонентной базы для грузовых автомобилей. Реализация данного подхода позволит диверсифицировать каналы поставок и снизить зависимость отечественной промышленности от одного поставщика.

Таким образом, проведенный анализ механизмов адаптации и новых моделей развития российского рынка легковых автомобилей в условиях санкционных ограничений в 2022-

2026 гг. показал, что отрасль успешно преодолела острую фазу кризиса. Так, благодаря легализации параллельного импорта удалось насытить рынок и сдержать дефицит. Перезапуск заводов на китайских платформах позволил сохранить производственные мощности, а регулирование утилизационного сбора стимулировало рост доли локальной сборки с 41% в 2024 году до 63% в первой половине 2026 года. Вместе с тем выявлен ряд барьеров развития отрасли. Во-первых, параллельный импорт, выполнив антикризисную функцию, сдерживает углубление локализации. Во-вторых, балльная система оценки уровня локализации производства поощряет низкотехнологичные операции, а не выпуск сложных компонентов. В-третьих, технологическая зависимость от Китая создает уязвимость перед вторичными санкционными ограничениями и рисками одностороннего прекращения поставок. Для устойчивого развития отрасли и достижения технологического суверенитета необходимы переход к точечному регулированию параллельного импорта, пересмотр балльной системы локализации и диверсификация технологических партнерств. В конечном счете, преодоление выявленных барьеров и углубление локализации производства легковых автомобилей выступают основными условиями достижения технологического суверенитета Российской Федерации в условиях геополитической напряженности.

Литература

1. Курдин А.А., Мелешкина А.И., Федоров С.И. Адаптация российской автомобильной отрасли к воздействию новых санкционных ограничений // Государственное управление. Электронный вестник. 2024. № 106. С. 65-84. DOI: 10.55959/MSU2070-1381-106-2024-65-84 EDN: GQDYJH.
2. Лавров О.С. Развитие российской автомобильной промышленности в условиях санкций и новых вызовов // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. № 11. С. 88-104. DOI: 10.24412/2072-8042-2023-11-88-104 EDN: QVYIET.
3. Меренков А.О. Обеспечение технологического суверенитета в автомобильной промышленности России: проблемные вопросы и сценарии развития // Инновации и инвестиции. 2023. № 1. С. 285-288. EDN: LVMZRQ.
4. Калинин А.Р., Кумачев А.С. Оценка современного состояния и динамики показателей транспортной отрасли // Вестник евразийской науки. 2024. Т. 16, № s1. С. 20. EDN: TRTSJI.
5. Кельчевская Н.Р., Контобойцева А.Е., Земзюлина В.Ю., Пельмская И.С. Исследование рыночной структуры отрасли автомобильной промышленности Российской Федерации: тенденции и перспективы // Креативная экономика. 2024. Т. 18, № 12. С. 3383-3406. DOI: 10.18334/ce.18.12.122189 EDN: LUZJGB.
6. Иванова С.П., Банникова Е.А., Исопел Д.О., Шипшилей М.В., Казарян А.А. Исследование восприятия китайских автопроизводителей на российском рынке в современных рыночных условиях // Вестник евразийской науки. 2025. Т. 17, № s6. С. 10. EDN: ONLJJK.
7. Выпуск автомобилей в РФ в 2021 году вырос на 8,2% в годовом выражении, но упал к доковидному 2019 году на 10% // Информационное агентство «Финмаркет». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.finmarket.ru/news/5641791> (дата обращения: 26.07.2026).
8. Российский авторынок в 2021 году остался «в плюсе» // Аналитическое агентство «Автостат». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru/analytics/50398/> (дата обращения: 27.07.2026).
9. Булатов С.В. Особенности параллельного импорта автомобильных запасных частей и материалов в Россию // Техничко-технологические проблемы сервиса. 2025. № 2 (72). С. 29-32. EDN: OELBKU.
10. Богдан И.И., Едигарева Ю.Г. Практическое применение параллельного импорта в РФ в условиях санкций // Ученые записки Российской академии предпринимательства. 2026. Т. 25, № 1. С. 9-14. DOI: 10.24182/2073-6258-2026-25-1-9-14 EDN: NIUATZ.
11. Прошел подсчет авто, ввезенных по параллельному импорту: составлен топ моделей // Российская газета. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2025/06/27/proshel-podschet-avto-vvezennyh-po-parallelnomu-importu-sostavlen-top-modelej.html?ysclid=mtcjeuva5528123355> (дата обращения: 28.07.2026).
12. Какова рыночная доля автомобилей локальной сборки в РФ? // Аналитическое агентство «Автостат». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru/news/62878/> (дата обращения: 28.07.2026).
13. Чистяков И.А. Деглобализация автомобильного рынка: вызовы и перспективы развития // Финансовые рынки и банки. 2023. № 8. С. 28-34. EDN: JXZBRV.
14. Лю Цзин. Алгоритм экономического взаимодействия российских и китайских предпринимательских структур // Региональная и отраслевая экономика. 2025. № 6. С. 37-45. DOI: 10.47576/2949-1916.2025.6.6.004 EDN: WVXRJS.

15. Бабаев К.В., Сазонов С.Л., Ильинская И.Д. Развитие автомобильной промышленности КНР и ее перспективы на международном рынке // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2023. № 3. С. 21-38. DOI: 10.24412/2071-6435-2023-3-21-38 EDN: RIPIUM.