

دستور دولت فدراسیون روسیه از ۲۸ دسامبر ۲۰۲۲ شماره ۴۲۶۱-۲ در مورد تصویب راهبرد توسعه صنعت خودروی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵

۱. موارد زیر تایید می شود:

راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵ (از این پس راهبرد نامیده می شود).

طرح اقدامات اولویت دار برای اجرای راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵.

۲. مقامات اجرایی فدرال هنگام تدوین و اجرای اسناد برنامه و برنامه ریزی و همچنین هنگام تصمیم گیری صلاحیت خود در مورد تنظیم فعالیت های صنعت خودرو فدراسیون روسیه و اقدامات حمایتی باید مفاد راهبرد را مدنظر قرار دهند.

۳. توصیه می شود که دستگاه های اجرایی نهادهای تشکیل دهنده فدراسیون روسیه و دولت های محلی در هنگام توسعه و اجرای برنامه های هدف و سایر اسناد، مفاد راهبرد را مدنظر قرار دهند.

۴. برای تشخیص نامعتبر:

دستور دولت فدراسیون روسیه مورخ ۲۸ آوریل ۲۰۱۸ ۲-۸۳۱ N (قانون جمع آوری شده فدراسیون روسیه، ۲۰۱۸، ۱۹ N، ماده ۲۸۰۴).

دستور دولت فدراسیون روسیه مورخ ۲۲ فوریه ۲۰۱۹ ۲-۲۶۳ N (قانون جمع آوری شده فدراسیون روسیه، ۲۰۱۹، ۹ N، ماده ۸۶۷).

نخست وزیر دولت فدراسیون روسیه M. Mishustin

تایید شده به دستور دولت فدراسیون روسیه

مورخ ۲۸ دسامبر ۲۰۲۲ ۲-۴۲۶۱ N

راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵

۱. مقررات عمومی

۱. شرایط کلیدی راهبردی توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵

راهبرد توسعه صنعت خودروی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵ (از این پس به عنوان راهبرد نامیده می شود) نقشه راه اصلی سیاست دولتی را برای توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵ تعیین می کند.

این راهبرد شامل ارزیابی وضعیت واقعی صنعت خودرو و تولید قطعات، تعیین چشم انداز توسعه صنعت خودرو، مسیرهای اصلی توسعه صنعت خودرو جهانی، مسیرهای توسعه زیرساخت ها برای حمل و نقل نوآورانه، تدوین اهداف و اولویتهای توسعه صنعت خودرو و تولید قطعات، شاخصهای هدف اجرای راهبرد، ارائه ارزیابی ریسکهای اجرایی آن و راههای به حداقل رساندن آنها، تعیین راهبردهای اصلی سازمانی، نظارتی، قانونی و پایگاه های اطلاعاتی است.

ابزارهای اصلی برای محقق ساختن اهداف راهبردی، اقدامات دولتی فدراسیون روسیه من جمله توسعه صنعت و افزایش رقابت پذیری آن و سایر برنامه های دیگر است. تامین مالی از فعالیتهای راهبردی شامل دریافت بودجه از بودجه فدرال، بودجه نهادهای تشکیل دهنده فدراسیون روسیه و منابع خارج از بودجه است.

اجرای اهداف راهبردی سهم صنعت خودرو در دستیابی به اهداف توسعه ملی فدراسیون روسیه برای افزایش بهره وری نیروی کار، تعداد کارکنان، دستمزد واقعی، ارزش افزوده ناخالص و حجم سرمایه گذاری با سرمایه ثابت را تضمین می کند.

این راهبرد با هدف حل و فصل مسائل استراتژیک کلیدی و تولید محصولات رقابتی بسیار بومی ارائه شده و پاسخگویی به تقاضای مصرف کنندگان روسی برای محصولات خودرویی، ایجاد خدمات حمل و نقل روزآمد، خدمات دیجیتال خودرو و بروزرسانی ناوگان خودرو از طریق توسعه علمی، فناوری و پتانسیل نیروی انسانی خودروسازان و قطعه سازان، اجرای پروژه ها در زمینه بومی سازی و توسعه تولید قطعات و مواد، اجرای اقدامات با هدف حمایت از کارهای تحقیق و توسعه انجام شده به منظور توسعه نوآورانه صنعت خودرو، واگذاری به اشخاص حقوقی روسیه نتایج فعالیت های مبتکرانه در زمینه ایجاد فناوری های بسیار مهم در صنعت خودرو و تضمین حاکمیت فناوری آن است.

اجرای این راهبرد، رقابت پذیری صنعت خودرو روسیه و امکان انتقال فناوری در سطح جهانی را از طریق ایجاد تسهیلات تولید برای حمل و نقل نوآورانه، وسایل نقلیه الکتریکی، وسایل نقلیه هیبریدی، از جمله خودروهای پیل سوختی هیدروژنی و خودروهای بدون راننده تضمین می کند. به ویژه، مطابق برنامه ریزی انجام شده، خط تولید خودروهای برقی روسیه با دستیابی به نرخ افزایش قابل توجه فروش (۶۵ تا ۷۰ درصد در سال با سهم خودرو الکتریکی حداقل ۱۵ درصد از کل حجم بازار خودرو تا سال ۲۰۳۰) ایجاد تاسیسات جدید تولید قطعات و مواد برای خودروهای الکتریکی و هیبریدی با هدف افزایش صادرات آنها شامل باتری کششی، سلول برای آنها، مواد کاتدی و آند، سایر اجزا و مواد تاسیس می شود.

به عنوان یکی از سازوکارهای کلیدی برای افزایش تولید و پتانسیل علمی، همکاری عمیق بین شرکت‌ها و تامین‌کنندگان خودرو و همچنین سازمان‌های درگیر در تعمیر خودروها و قطعات با صنایع مرتبط و تجمیع تلاش‌های دولت، خودروسازان، سازمان‌های فعال در حوزه شیمیایی، متالورژی، اطلاعات و مخابرات، سازمان‌های علمی، مهندسی و عمومی به منظور توسعه فناوری‌های جدید و معرفی محصولات با خواص جدید به بازار پیشنهاد می‌شود.

۲. مبانی و پیش‌نیازهای توسعه راهبرد

این راهبرد بر اساس فهرست دستورالعمل‌های رئیس جمهور فدراسیون روسیه مورخ ۲۱ ژوئیه ۲۰۲۲ به شماره Pr-۱۲۸۸ که در نتیجه نشست توسعه صنعت خودرو در ۱۶ ژوئن ۲۰۲۲ برگزار شد و مطابق با قانون فدرال "در مورد برنامه ریزی استراتژیک در فدراسیون روسیه" تدوین شده است.

این راهبرد یک سند در رابطه با برنامه ریزی در حوزه صنعت بوده و با اسناد برنامه‌های زیر و پروژه‌های ملی فدراسیون روسیه هم‌خوانی دارد:

دستور رئیس جمهور فدراسیون روسیه در تاریخ ۱ دسامبر ۲۰۱۶ "N ۶۴۲ در مورد راهبرد توسعه علمی و فناوری فدراسیون روسیه".

راهبرد توسعه صادرات محصولات صنعت خودرو در فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۲۵، مصوب ۳۱ اوت ۲۰۱۷-۲۰۱۷ N ۱۸۷۷ دولت فدراسیون روسیه؛

راهبرد توسعه صنعت الکترونیک فدراسیون روسیه برای دوره‌ای تا سال ۲۰۳۰، تصویب شده با دستور دولت فدراسیون روسیه مورخ ۱۷ ژانویه ۲۰۲۰-۲۰۲۰ N؛

راهبرد تلفیقی برای توسعه صنعت تولید فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۲۴ و برای دوره‌ای تا سال ۲۰۳۵، مصوب ۶ ژوئن ۲۰۲۰-۲۰۲۰ N ۱۵۱۲ دولت فدراسیون روسیه؛

دستور رئیس جمهور فدراسیون روسیه از ۲۱ ژوئیه ۲۰۲۰ "N ۴۷۴ در مورد اهداف توسعه ملی فدراسیون روسیه برای دوره‌ای تا سال ۲۰۳۰".

دستور رئیس جمهور فدراسیون روسیه در ۴ نوامبر ۲۰۲۰ "N ۶۶۶ در مورد کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای"؛

برنامه اقدامات ("نقشه راه") برای توسعه بازار گاز طبیعی مایع در مقیاس کوچک و سوخت موتور گاز طبیعی در فدراسیون روسیه برای دوره‌ای تا سال ۲۰۲۵، مصوب ۱۳ فوریه دولت فدراسیون روسیه، ۲۰۲۱؛ ۲۰۲۱-۲۰۲۱ N ۳۵۰-۲؛

دستور رئیس جمهور فدراسیون روسیه در تاریخ ۲ ژوئیه ۲۰۲۱ "N ۴۰۰ در مورد راهبرد امنیت ملی فدراسیون روسیه".

مفهوم توسعه سوخت هیدروژن در فدراسیون روسیه، به تصویب دولت فدراسیون روسیه در ۵ اوت ۲۰۲۱-۲۰۲۱ N؛

مفهوم توسعه تولید و استفاده از وسایل نقلیه جاده‌ای الکتریکی در فدراسیون روسیه برای دوره‌ای تا سال ۲۰۳۰، تصویب شده توسط دستور دولت فدراسیون روسیه مورخ ۲۳ اوت ۲۰۲۱-۲۰۲۱ N ۲۲۹۰-۲۰۲۱

برنامه واحد برای دستیابی به اهداف توسعه ملی فدراسیون روسیه برای دوره ای تا سال ۲۰۲۴ و برای دوره برنامه ریزی تا سال ۲۰۳۰، مصوب ۱ اکتبر ۲۰۲۱-۲۷۶۵ N دولت فدراسیون روسیه.

راهبرد حمل و نقل فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۰ با پیش بینی دوره ای تا سال ۲۰۳۵، مصوب ۲۷ نوامبر ۲۰۲۱-۳۳۶۳ N دولت فدراسیون روسیه؛

اقدامات مبتکرانه برای توسعه شرایط اجتماعی و اقتصادی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۰ "خوروهای الکتریکی و هیدروژنی" و "کریدورهای لجستیکی بدون سرنشین".

پروژه های مبتکرانه ملی فناوری در حوزه های Edunet و Safenet، Technet، EnergyNet، Neuronet، Autonet

این راهبرد مبنایی برای توسعه برنامه های دولتی (زیرروال) فدراسیون روسیه، برنامه های دولتی (زیرروال) نهادهای تشکیل دهنده فدراسیون روسیه و همچنین اقدامات قانونی نظارتی که با هدف توسعه صنعت خودرو و صنایع وابسته انجام می شود.

صنعت خودرو یکی از بخش های کلیدی اقتصاد روسیه و تعیین کننده سطح توسعه اجتماعی-اقتصادی، علمی و فنی کشور به طور کلی و جزئی است. در صنعت خودرو در سال ۲۰۲۱ حدود ۰.۳ میلیون نفر شاغل بوده (میانگین تعداد کارمندان سالانه) و ارزش افزوده ناخالص آن معادل ۱.۱ تریلیون روبل در زمینه تولید وسایل نقلیه، تریلرها و نیمه تریلرها بوده است.

صنعت خودرو با ایجاد یک اثر چندجانبه، زمینه اشتغال بیش از ۲.۸ میلیون نفر را همراه با بخش های مرتبط با اقتصاد فراهم می کند. توسعه صنعت خودرو نیاز به محصولات با فناوری بالا در صنایع متالورژی، شیمیایی، برق، الکترونیک، ماشین ابزار و سایر صنایع را فراهم می کند.

صنعت خودرو سهم مثبت و رو به رشدی را در بودجه فدراسیون روسیه نشان داده، حجم درآمدهای مالیاتی در بودجه تلفیقی ۲.۲ برابر بیشتر از میزان پارانه های اختصاص داده شده سالانه برای حمایت از صنعت خودرو است. بنابراین، در فاصله سال های ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱، حجم کل درآمدهای مالیاتی از شرکت های فعال در صنعت خودرو به ۸۶۱ میلیارد روبل و در عین حال حجم بودجه برای اقدامات حمایتی از صنعت خودرو در این دوره به ۳۸۷ میلیارد روبل رسید. در همان زمان، در سال ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱، حجم سالانه درآمدهای مالیاتی ۲.۷ برابر (از ۷۲ به ۱۹۷ میلیارد روبل) افزایش یافت و سهم صنعت خودرو در کل حجم مالیات جمع آوری شده - از ۰.۵ درصد به ۰.۷ درصد رسید.

صنعت خودرو فدراسیون روسیه در پایان سال ۲۰۲۱ حدود ۲ درصد از بازار جهانی را به خود اختصاص داده است (سهم آن از ۱.۶ درصد در سال ۲۰۱۶ افزایش یافته است). در عین حال، وابستگی صنعت خودرو به فناوری های خارجی و همچنین تامین قطعات و تجهیزات وارداتی منجر به تراز تجاری منفی می شود.

رقابت های تجاری بین آمریکا و چین و اختلال در زنجیره تامین در سراسر جهان در طول همه گیری ویروس کرونا جدید (کووید ۱۹) در سال های ۲۰۲۰ - ۲۰۲۲، منجر به کمبود نیمه هادی ها و میکروالکترونیک در جهان و در فدراسیون روسیه شد. افزایش قیمت مواد خام (به ویژه قیمت فولاد ۸۰ درصد در سال ۲۰۲۱ افزایش یافت) و قطعات با افزایش قابل توجه قیمت انرژی در سال ۲۰۲۲ تشدید شد.

با توجه به تغییر در وضعیت ژئوپلیتیکی در سال ۲۰۲۲، صنعت خودرو فدراسیون روسیه با تعدادی چالش جدید مواجه شد. از جمله این چالش ها می توان به کاهش قابل توجه تقاضا در بازار روسیه (۵۵ درصد در نیمه اول سال ۲۰۲۲ نسبت به مدت مشابه در ۲۰۲۱)، تعطیلی و تعلیق تعدادی از تولیدات خودرو، در درجه اول به دلیل تصمیم سازندگان خارجی برای خروج از بازار روسیه و همچنین مشکلات در تامین قطعات و مواد مهم، از جمله به دلیل اعمال تحریم های اقتصادی توسط تعدادی از کشورها، خطرات ورشکستگی و کاهش شبکه فروشندگان خودرو اشاره کرد. همه این موارد، شرایط عملیاتی و چالش های جدیدی را برای صنعت خودرو ایجاد می کند که نیاز به یک واکنش راهبردی دارد.

II. تجزیه و تحلیل نتایج اجرای راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه برای دوره ای تا سال ۲۰۲۵، مصوب ۲۸ آوریل ۲۰۱۸-۲۸۳۱ N دولت فدراسیون روسیه.

تجزیه و تحلیل اجرای راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه برای دوره ای تا سال ۲۰۲۵، مصوب ۲۸ آوریل ۲۰۱۸ N ۸۳۱-۲۸۳۱ دولت فدراسیون روسیه که گواهی بر انجام موفقیت آمیز تعدادی از وظایف است. بنابراین، تا سال ۲۰۲۱، نیاز بازار از طریق تولید خودروهای داخلی به میزان ۸۰ تا ۹۰ درصد برای خودروهای سواری، خودروهای تجاری سبک و اتوبوس (سطح هدف تا سال ۲۰۲۵) و ۶۸ درصد برای کامیون ها، رشد صادرات خودرو (۲۲ درصد در دوره مالی در سال های ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱) و قطعات آن (با ۸۲ درصد) و همچنین پویایی مثبت در توسعه و ساخت محصولات جدید که مطابق با روندهای فناوری روزآمد جهانی است، تامین شد.

از نقطه نظر عرضه محصولات با ویژگی های اساسا جدید (در زمینه پیشران الکتریکی، رانندگی خودکار) به بازار، پیشرفت هایی حاصل شده است. پروژه هایی برای تولید باتری های کششی و وسایل نقلیه الکتریکی و همچنین برای ایجاد زیرساخت های شارژ در فدراسیون روسیه در حال توسعه هستند. سهم خودروهای برقی از حجم بازار خودرو بر اساس نتایج سال ۲۰۲۱ به ۱.۱ درصد رسیده است.

در رابطه با اقداماتی در جهت افزایش شایستگی های فناورانه سازندگان ملی تجهیزات و قطعات خودرو با تعمیق بومی سازی خودروهای تولیدی به ۷۰ تا ۸۵ درصد (سهم هزینه قطعات، قطعات فرعی و مواد اولیه تولید شده در فدراسیون روسیه در هزینه کل مشخصات خودرو، در دوره مالی)، پتانسیل قابل توجهی برای توسعه وجود دارد.

سطح بومی سازی در سال های ۲۰۱۹ - ۲۰۲۰ به دلیل حجم سرمایه گذاری ناکافی برای توسعه پویا سازندگان قطعات به دلیل تمرکز بیشتر خودروسازان بر بزرگترین تامین کنندگان خارجی قطعات و عدم نیاز به بومی سازی قطعات حیاتی و سیستم های ایمنی و راحتی ۵۰ تا ۵۵ درصد بوده است.

علیرغم موفقیت های جداگانه به دست آمده، مشکلات زیر همچنان باقی هستند و در هنگام تدوین راهبرد مورد توجه قرار گرفته اند:

تراز تجاری منفی در سال های ۲۰۰۹ - ۲۰۲۱ در نتیجه اجرای راهبرد بومی سازی کارخانه های مونتاژ سازندگان خارجی شکل گرفت که در رابطه با آن جایگزینی واردات خودرو با واردات قطعات خودرو صورت گرفت که به ۵۰ تا ۵۶ درصد حجم تولید خودرو در دوره مالی رسید.

وابستگی مداوم خودروسازان در فدراسیون روسیه به تامین کنندگان خارجی قطعات به دلیل عدم تولید داخلی قطعات یا کیفیت غیر رقابتی آنها (از جمله قیمت).

نیاز به توسعه زیرساخت ها برای استفاده انبوه از محصولات جدید در زمینه وسایل نقلیه الکتریکی، خودروهای بدون سرنشین و فناوری موتورهای گازی.

۱.۱. شرایط واقعی صنعت خودرو

۱. حجم، ساختار ظرفیت های تولید و میزان استفاده از آنها

مجموع ظرفیت تولید (شاخص میانگین ظرفیت سالانه) در سال ۲۰۲۱ به ۲.۹۵ میلیون وسیله نقلیه در سال، شامل خودروهای سواری - ۲.۴۳ میلیون دستگاه، وسایل نقلیه تجاری سبک - ۰.۳۴ میلیون دستگاه، ماشین های سنگین - ۰.۳۱ میلیون دستگاه، اتوبوس - ۰.۰۵ میلیون دستگاه رسید.

متوسط سطح استفاده از ظرفیت تولید در سال ۲۰۲۱ در بخش خودروهای سواری و تجاری سبک ۶۰ درصد، کامیون ۵۸ درصد، اتوبوس ۲۹ درصد بوده که از یک طرف بر نتایج مالی خودروسازان و رقابت پذیری محصولات تولیدی تاثیر منفی می گذارد و از سوی دیگر امکان افزایش تولید را با در نظر گرفتن نیاز بازار فراهم می کند. در عین حال، این افزایش مستلزم جایگزینی بخش قابل توجهی از تامین کنندگان (به دلیل امتناع شرکای خارجی از تامین قطعات به بازار روسیه)، جایگزینی محدوده مدل و (یا) شریک فناوری است.

ظرفیت تولید متعلق به شرکت های روسی حدود ۷۰ درصد در بخش خودروهای سواری و خودروهای تجاری سبک (۱.۹ میلیون دستگاه)، ۷۵ درصد در بخش کامیون (۰.۱ میلیون دستگاه) و ۱۰۰ درصد در بخش اتوبوس (۰.۰۵ میلیون دستگاه) است. این ظرفیت ها برای پاسخگویی به نیازهای بازار داخلی در تمام بخش ها هنگام حل مشکلات تامین قطعات و پیکربندی مجدد امکانات تولید برای تولید نمونه های جدید کافی است (تا سال ۲۰۳۵، بر اساس سناریوی پایه، حجم بازار خودروهای سواری و خودروهای تجاری سبک (در مجموع) ۱.۸ میلیون دستگاه، کامیون - ۰.۱۳ میلیون دستگاه، اتوبوس - ۰.۰۲ میلیون دستگاه پیش بینی شده است).

علاوه بر این، مشکلاتی در پشتیبانی فناوری تولید به وجود می آید، به این دلیل که بخش قابل توجهی از تجهیزات تولیدی شرکت های صنعت خودرو با محدودیت های فعلی مربوط به تعمیر و نگهداری آن روبرو هستند که ممکن است نیاز به تغییر در تامین کنندگان تجهیزات فناوری و ابزار، از جمله تغییر جهت به تامین کنندگان کشورهای دوست یا توسعه وسایل تولید برای صنعت خودرو در داخل فدراسیون روسیه ایجاد شود.

حجم کل تولید در صنعت خودرو فدراسیون روسیه در سال ۲۰۲۱ به حدود ۳.۲ تریلیون روبل (از نظر ارزش) رسید.

۲. سطح تثبیت صنعت خودرو

سطح تثبیت صنعت خودرو در فدراسیون روسیه بر اساس هر بخش بسیار متفاوت است.

تولید خودروهای سواری تاکنون به طور قابل توجهی پراکنده بوده است. در سال ۲۰۲۱، سهم ۳ تولیدکننده برتر از نقطه نظر حجم تولید در بخش خودروهای سواری در فدراسیون روسیه حدود ۵۶ درصد بوده، در حالی که این میزان در فرانسه - ۶۸ درصد، در آلمان - ۷۲ درصد، در هند - ۷۵ درصد، در ترکیه - ۸۲ درصد، در لهستان - ۸۹ درصد، در ایران - ۹۰ درصد، در ایتالیا - ۹۱ درصد، در جمهوری آفریقای جنوبی - ۹۲ درصد بوده است.

تولید وسایل نقلیه تجاری سبک، کامیون ها و اتوبوس ها در فدراسیون روسیه به میزان بسیار بیشتری تثبیت شده است - سهم ۳ تولیدکننده پیشرو از لحاظ حجم تولید در پایان سال ۲۰۲۱ - وسایل نقلیه تجاری سبک - ۷۹ درصد، کامیون ها - ۹۰ درصد و اتوبوس - ۸۷ درصد از کل حجم تولید این تجهیزات است.

تعداد پلتفرم های خودرو در فدراسیون روسیه که وسایل نقلیه بر روی آنها در بخش خودروهای سواری و وسایل نقلیه تجاری سبک تولید می شد، در پایان سال ۲۰۲۱، به میزان ۵۶ تعداد بود. همین رقم در هند ۷۹ پلتفرم، آلمان ۳۹، ایتالیا ۲۱، لهستان ۲۰، جمهوری آفریقای جنوبی ۱۷، فرانسه ۱۵ و در ترکیه ۱۴ پلتفرم بوده است.

سهم ۵ پلتفرم محبوب در کل تولید خودروهای سواری و وسایل نقلیه تجاری سبک در سال ۲۰۲۱ در فدراسیون روسیه ۴۶ درصد و در این کشورها ۷۰ - ۱۰۰ درصد بوده است. چنین تعداد قابل توجهی از پلتفرم های خودرو، که اکثر آنها پلتفرم های تولید کنندگان خارجی با پایه قطعات وارداتی مربوطه بودند، به دلیل مقیاس ناکافی چنین تولیدی برای اطمینان از امکان سنجی اقتصادی آن، به یک عامل بی انگیزه برای توسعه تولید بومی قطعات خودرو در فدراسیون روسیه تبدیل شده است.

برای دستیابی به کارایی تولید بومی، افزایش تعداد خودروهای تولید شده بر روی یک پلتفرم ضروری است که کاهش بیشتر تعداد پلتفرم ها (در سال ۲۰۲۲ با ۲۱ پلتفرم) و یکسان سازی آنها پیشنهاد می شود.

۳. سهم برندهای ملی در صنعت خودرو

در سال های ۲۰۱۷ - ۲۰۲۱، برندهای ملی از نظر حجم تولید در فدراسیون روسیه در همه بخش ها پیشتاز بودند و سهم ۲۸ تا ۲۹ درصد در تولید خودروهای سواری، ۷۸ تا ۸۵ درصد در تولید خودروهای تجاری سبک، ۷۳ - ۸۲ درصد در تولید کامیون، در تولید اتوبوس - ۹۸ - ۱۰۰ درصد از کل حجم تولید را به خود اختصاص دادند.

خروج برخی از تولیدکنندگان خارجی در سال ۲۰۲۲ منجر به تغییر ساختار تولید با افزایش سهم برندها و پلتفرم های روسی در کل حجم تولید شد.

۴. سطح بومی سازی تولید

در نتیجه توسعه تاسیسات مونتاژ خودرو و افزایش استفاده از قطعات وارداتی با کاهش همزمان تولید قطعات روسی، وابستگی صنعت خودرو به قطعات وارداتی افزایش یافته است (سهم قطعات وارداتی در حجم تولید خودرو در دوره مالی در سال های ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱ بین ۵۱ - ۵۶ درصد برآورد شده که در سال های ۲۰۱۱ - ۲۰۱۵، این رقم معادل ۳۲ - ۴۰ درصد بوده است).

با توجه به توقف عرضه تعدادی از قطعات وارداتی در سال ۲۰۲۲، توسعه و حمایت از تولید بومی سازی قطعات و مواد با تمرکز بر تولید قطعات و سیستم های پیچیده برای صنعت خودرو حیاتی است.

به طور خاص، در بخش قطعات الکترونیکی در فدراسیون روسیه، تمام اجزای سطح ۱ توسعه یافته اند، به استثنای واحدهای کنترل الکترونیکی برای سیستم ترمز ضد قفل (ABS)، کنترل پایداری الکترونیکی (ESP)، ایربگ هوا و دستگاه های تماس اضطراری خودرو که یا توسعه نیافته یا وارد مرحله تولید انبوه اکثر قطعات الکترونیکی سطوح ۲ و ۳ نشده اند.

۵. بازار داخلی

در سال های ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱، حجم بازار خودرو فدراسیون روسیه به ۱.۵ - ۱.۸ میلیون دستگاه در سال (حداکثر در سال ۲۰۱۸ - ۱.۹ میلیون واحد) رسید. در پایان سال ۲۰۲۱، حجم فروش خودروهای سواری به ۱.۶ میلیون دستگاه (۱۷۰۰ میلیارد روبل)، وسایل نقلیه تجاری سبک - ۱۱۷ هزار دستگاه (۱۷۰ میلیارد روبل)، کامیون - ۱۰۰ هزار دستگاه (۴۳۲ میلیارد روبل)، اتوبوس - ۱۶ هزار دستگاه (۸۰ میلیارد روبل) رسید.

سهم برندهای ملی در حجم بازار (فروش) از نظر فیزیکی در سال ۲۰۲۱ در بخش خودروهای سواری - ۲۳ درصد، خودروهای تجاری سبک - ۷۳ درصد، کامیون ها - ۵۲ درصد، اتوبوس ها - ۸۹ درصد بوده است.

میانگین سنی ناوگان وسایل نقلیه از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ افزایش یافته و در حال حاضر بالاتر از سایر کشورها است. وضعیت سالخوردگی ناوگان در بخش خودروهای تجاری سبک به ویژه بحرانی است که ۱۶ سال در سال ۲۰۲۱ (سن ناوگان خودروهای تجاری سبک در کشورهای عضو اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۰ به میزان ۱۱.۹ سال)، کامیون ها - ۲۱.۶ سال (سن ناوگان خودروهای کامیون در کشورهای عضو اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۰ به میزان ۱۳.۹ سال) اتوبوس - ۱۶.۶ سال (سن ناوگان اتوبوس در کشورهای عضو اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۰ به میزان ۱۲.۸ سال) است.

در نیمه اول سال ۲۰۲۲، کاهش قابل توجهی در فروش در همه بخش ها به استثنای بخش اتوبوس مشاهده شد. یکی از دلایل اصلی این کاهش، عدم عرضه خودرو به دلیل خروج تعدادی از شرکت های خارجی از بازار و اختلال در زنجیره تامین قطعات تولید داخلی است. نیمه دوم سال ۲۰۲۲ با افزایش قابل توجه حجم واردات از جمله خودروهای بالای ۳ سال مشخص می شود.

حجم واردات خودرو از ۲۸۸ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۵ به ۳۷۳ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۱ افزایش یافت، در حالی که سهم واردات در تمامی بخش ها به جز کامیون به دلیل بومی سازی تولید خودروهای سواری برندهای خارجی - از ۱۷ درصد در سال ۲۰۱۶ به ۱۴ درصد در سال ۲۰۲۰ (با بازگشت به ۱۷ درصد در سال ۲۰۲۱)، وسایل نقلیه تجاری سبک - از ۱۱ درصد در سال ۲۰۱۶ به ۶ درصد در سال ۲۰۲۱، اتوبوس - از ۱۹ درصد در سال ۲۰۱۶ به ۱۰ درصد در سال ۲۰۲۱ کاهش یافت. کامیون ها از ۲۰ درصد در سال ۲۰۱۶ به ۳۲ درصد در سال ۲۰۲۱ افزایش پیدا کردند.

علیرغم کاهش کلی سهم واردات خودرو در حجم بازار از سال ۲۰۰۸، سهم واردات قطعات در قیمت تمام شده خودروهای تولید شده در فدراسیون روسیه افزایش یافته است.

۶. صادرات

حجم صادرات محصولات صنعت خودرو (شامل خودرو و قطعات) در سال ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱ در دوره مالی از ۲.۶ میلیارد دلار به ۳.۸ میلیارد دلار آمریکا، ۴۸ درصد افزایش یافته است. عمده ترین محصولات صادراتی قطعاتی بودند که سهم آن از کل حجم صادرات در دوره مالی از ۴۲ درصد در سال ۱۳۹۵ به ۵۲ درصد در سال ۲۰۲۱ افزایش یافت.

از نظر فیزیکی، حجم صادرات خودرو در سال ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱ با افزایش ۲۴ درصدی (از ۸۴ هزار دستگاه به ۱۰۵ هزار دستگاه) افزایش یافته است. سهم صادرات خودرو از لحاظ حجم تولید به لحاظ فیزیکی ۶ تا ۷ درصد بوده است.

سهم اصلی صادرات خودرو را خودروهای سواری با ۷۷ درصد از کل صادرات در دوره مالی در سال ۲۰۲۱ (۸۲ درصد از نظر حجمی) تشکیل می دهند. ارزش سهم خودروهای تجاری سبک، کامیون و اتوبوس به ترتیب ۷ درصد، ۱۱ درصد و ۵ درصد از کل صادرات (۱۱ درصد، ۵ درصد و از نظر حجمی ۲ درصد) بوده است.

بازارهای هدف اصلی صادرات از روسیه، کشورهای عضو CIS (عمدتا جمهوری قزاقستان، جمهوری بلاروس، جمهوری ازبکستان، ترکمنستان)، در بین کشورهای غیر CIS، بزرگترین کشورهای آمریکای لاتین، آفریقا و آسیا هستند؛ در تعدادی از کشورها شرکت هایی برای مونتاژ خودرو های روسی ایجاد شده است.

یکی از موانع اصلی توسعه صادرات محصولات از خودروسازان روسی، شرایط نامناسب گمرکی است که برای واردات خودرو و قطعات خودرو ایجاد شده که در آنجا میزان عوارض گمرکی واردات می تواند تا ۵۰ درصد برسد (برای واردات تجهیزات خودرو به روسیه، عوارض گمرکی ۱۵ درصد تعیین شده است).

علاوه بر این، تقریبا همه کشورهایی که بازارهای بزرگی برای صادرات خودرو دارند، با کشورهایی که بزرگترین صادرکننده تجهیزات خودرو هستند (چین، ژاپن، جمهوری کره، کشورهای عضو اتحادیه اروپا، آمریکا) قراردادهای تجارت آزاد دارند. این عوامل به طور قابل توجهی باعث کاهش یا غیرممکن شدن رقابت محصولات روسی در قیمت با محصولات این کشورها می شود. علاوه بر این، در سال ۲۰۲۲، توسعه صادرات تحت تاثیر محدودیت های لجستیکی و پرداخت ها و همچنین تقویت نرخ مبادله روبل قرار گرفت.

IV. عوامل کلیدی در رقابت پذیری صنعت خودرو

۱. سطح فناوری و شرایط تحقیق و توسعه در صنعت خودرو

در سرتاسر جهان، توسعه علمی و فناوری صنعت خودرو با تکیه بر فناوری های ملی و پرسنل مهندسی، عامل کلیدی در توسعه تولید ملی خودروهای قابل رقابت در بازارهای بین المللی است.

توسعه صنعت خودرو روسیه به طور جدایی ناپذیری با ساخت و توسعه مراکز مهندسی خود مرتبط است که به خاطر آنها این کشور خودروهای همه بخش ها، از ماشین گرفته تا کامیون و اتوبوس را تولید می کند. در روسیه، مرکز تحقیقاتی و مهندسی پیشرو در صنعت خودرو روسیه و صنایع مرتبط با مهندسی حمل و نقل، شرکت واحد فدرال دولتی موسوم به "NAMI" است که دارای زیرساخت های تحقیقاتی و آزمایشی ویژه ای برای تحقیق و توسعه، از جمله تولید آزمایشی و مجموعه ای از تجهیزات جاده ای برای آزمایش تجهیزات خودرو، از جمله وسایل نقلیه خودکار بسیار امیدوارکننده است.

خودروسازان بزرگ ملی در حال توسعه مراکز مهندسی خود و همکاری با سازمان های علمی و موسسات آموزش عالی از جمله مراکز مهندسی مشترک هستند.

موسسه NAMI، مراکز علمی و فنی شرکت سهامی عام GAZ، شرکت سهامی عام KAMAZ، شرکت سهامی AVTOVAZ و شرکت با مسئولیت محدود موسوم به کارخانه اتومبیل اولیانوفسک، برنامه هایی را برای انجام کار تحقیق و توسعه در زمینه توسعه سامانه های هوشمند خودرو و خودکار حمل و نقل جاده ای اجرا می کنند.

مبانی علمی و فنی زیر در زمینه حمل و نقل الکتریکی شکل گرفته است:

پروژه های شرکت سهامی عام GAZ و شرکت سهامی عام KAMAZ برای تولید انبوه اتوبوس های برقی مورد استفاده در مسیرهای حمل و نقل مسافر شهری زمینی در مسکو که دارای یکی از بزرگترین ناوگان اتوبوس های برقی در اروپا است، به طور قابل توجهی انتشار دی اکسیدکربن را کاهش داده است.

پروژه شرکت سهامی عام KAMAZ برای توسعه و راه اندازی تولید انبوه خودروی سواری برقی "کاما"؛

پروژه شرکت سهامی "کارخانه خودرو مسکو" مسکوویچ" در زمینه توسعه و راه اندازی تولید انبوه خودروهای الکتریکی؛

راه اندازی تولید انبوه خودروهای الکتریکی در کارخانه شرکت با مسئولیت محدود Motorinvest؛

پروژه شرکت با مسئولیت محدود "هلدینگ AVTOTOR" برای راه اندازی تولید برندهای جدید خودرو در سال ۲۰۲۳؛

پروژه های موسسه NAMI، شرکت سهامی عام GAZ و شرکت سهامی عام KAMAZ برای ایجاد نمونه های اولیه وسایل نقلیه با محرک الکتریکی از باتری های کششی ولتاژ بالا و پیل های سوخت هیدروژنی در تمام بخش های وسایل نقلیه؛

پروژه شرکت با مسئولیت محدود "RENERA" برای ایجاد یک کارخانه عظیم برای تولید دستگاه های ذخیره انرژی الکتریکی؛
پروژه های دیگر در زمینه حمل و نقل الکتریکی.

با این حال، استفاده از پلتفرم ها و قطعات مرتبط شرکت های خارجی منجر به هزینه های تحقیق و توسعه نسبتاً پایینی در مقایسه با هزینه های بزرگترین خودروسازان جهان شد. به طور متوسط، خودروسازان بین المللی سالانه حدود ۵ درصد از درآمد خود را صرف کار تحقیق و توسعه می کنند، در حالی که در فدراسیون روسیه، میانگین صنعت خودرو در سال ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱ بین ۰.۲ - ۰.۵ درصد بوده است.

با قطع تعامل بین سازمان های روسی و شرکت های مهندسی خارجی در سال ۲۰۲۲، اجرای کار تحقیق و توسعه در فدراسیون روسیه ممکن است با هزینه های بالا و دوره های توسعه طولانی همراه باشد.

برای اطمینان از رقابت پذیری محصولات روسیه در سطح جهانی، زمینه های اولویت توسعه نوآورانه و کار تحقیق و توسعه در زمینه صنعت خودرو در فدراسیون روسیه باید به شرح زیر باشد:

دستیابی به حاکمیت فناوری در قطعات کلیدی، مجموعه ها و سامانه های پیچیده (گیربکس اتوماتیک، سامانه های موتور، قطعات الکترونیکی، سامانه های تمام چرخ محرک، سامانه های امنیتی، قطعات و سامانه های خودروی الکتریکی).

هدایت بخش های عمده ای از وجوه (از جمله تامین مالی مشترک بودجه) برای توسعه خودروهایی با انواع سوخت (ماشین های الکتریکی، هیبریدی، خودروهای پیل سوختی هیدروژنی) و اجزای آنها انجام شده است.

فناوری های اتوماسیون و ربات سازی وسایل نقلیه، سیستم های حمل و نقل از راه دور، سیستم های امنیتی و کنترل هوشمند؛ افزایش رقابت (ویژگی ها و عملکردهای مصرف کننده) خودروها از طریق توسعه پلتفرم های ماژولار و معماری های الکترونیکی اساسا جدید.

افزایش سطح ایمنی خودرو از طریق توسعه و اجرای یک سامانه مستقل برای ارزیابی ایمنی وسایل نقلیه چرخدار (RuNCAP) بهبود بهره وری انرژی و عملکرد زیست محیطی وسایل نقلیه؛

استفاده از فناوری های جدید برای طراحی، مدل سازی و تولید وسایل نقلیه؛

فناوری های تولید انعطاف پذیر و تطبیقی، فناوری های اطلاعاتی سازی و کامپیوتری سازی تولید؛ گسترش استفاده از مصالح ساختاری و عملیاتی جدید.

۲. توسعه فناوری های جدید و تولید خودروهای برقی و هیدروژنی

توسعه فناوری های جدید و تولید خودروهای الکتریکی و هیدروژنی در فدراسیون روسیه در چارچوب مفهوم توسعه تولید و استفاده از حمل و نقل جاده ای الکتریکی در فدراسیون روسیه برای دوره ای تا سال ۲۰۳۰ و توسعه انرژی هیدروژن در فدراسیون روسیه که اهداف آن در راهبرد در نظر گرفته شده، اجرا می شود. این راهبرد همچنین مفاد توافقنامه بین دولت فدراسیون روسیه و شرکت سهامی عام گازپروم را به منظور توسعه فناوری پیشرفته در فدراسیون روسیه موسوم به "توسعه انرژی هیدروژنی و کربن زدایی صنعت و حمل و نقل مبتنی بر گاز طبیعی" در نظر می گیرد که در ۱۳ اکتبر ۲۰۲۱ به امضا رسیده است.

اهداف اصلی اجرای مفهوم توسعه تولید و استفاده از حمل و نقل جاده ای الکتریکی در فدراسیون روسیه برای دوره ای تا سال ۲۰۳۰، شامل تولید خودروهای الکتریکی به میزان ۲۱۷ هزار دستگاه در سال، بهره برداری از حداقل ۴۴ هزار ایستگاه شارژ آهسته، ۲۸ هزار ایستگاه شارژ سریع و ۱۰۰۰ ایستگاه پر کردن هیدروژن، بومی سازی تولید قطعات و مواد در امتداد کل زنجیره فناوری ایجاد خودروهای الکتریکی، ارائه اقدامات برای حمایت از تقاضا و تولید، حذف موانع نظارتی است.

اهداف اصلی اجرای مفهوم توسعه سوخت هیدروژن در فدراسیون روسیه، ایجاد نمونه های اولیه یک وسیله نقلیه مجهز به پیل های سوخت هیدروژنی (عمدتا اتوبوس ها و کامیون ها) با عملی ساختن پروژه های آزمایشی، ایجاد زیرساخت ها برای حمل و نقل هیدروژن، افزایش همکاری های بین المللی در زمینه صادرات محصولات صنعتی برای سوخت هیدروژنی و برطرف کردن موانع نظارتی که مانع استفاده از وسایل نقلیه هیدروژنی است را دربر می گیرد.

توسعه حوزه های اولویت دار فناوری در صنعت خودرو، ارائه شده در ضمیمه شماره ۱، همچنین با اجرای مبتکرانه توسعه اجتماعی و اقتصادی فدراسیون روسیه شامل "ماشین الکتریکی و ماشین هیدروژنی" و پروژه های مبتکرانه فنی ملی هم راستا با اهداف راهبردی، مرتبط هستند.

۳. تولید قطعات

عملکرد و در نتیجه رقابت پذیری خودروسازان تا حد زیادی توسط سامانه های الکترونیکی و راه حل های نرم افزاری تعیین می شود. بر اساس مطالعات انجام شده توسط شرکت های بزرگ تحقیقاتی بین المللی، در سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰، سهم الکترونیک در قیمت تمام شده خودرو در جهان از ۲۰ درصد به ۴۰ درصد افزایش یافته و در آینده نیز روندی رو به رشد را در پیش خواهد گرفت.

بنابراین، تولید قطعات بر اقتصاد خودروسازان از جمله رقابت پذیری آنها تاثیر تعیین کننده ای دارد و با افزایش سطح فناوری، بومی سازی، کاهش هزینه تولید خودرو، به حداقل رساندن تاثیر عوامل خارجی، توسعه ویژگی های محصول و صادرات در این بخش، مزیت رقابتی را برای صنعت خودرو ایجاد می کند.

راهبرد بومی سازی انتخاب شده منجر به افزایش ایجاد ارزش افزوده در قلمرو فدراسیون روسیه نشد، بنابراین سهم واردات کامل (خودروهای تمام شده و قطعات برای بازارهای اولیه و ثانویه) در حجم کامل فروش خودرو (تولید و واردات) در سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۱ در بازار روسیه در سطح ۵۵ تا ۶۰ درصد باقی ماند و از سال ۲۰۱۴ به دلیل تمرکز اکثر خودروسازان بر بزرگترین تامین کنندگان خارجی قطعات خودرو (از جمله به دلیل ناکافی بودن ظرفیت تولید اینگونه خودروسازان برای ایجاد تولید روزآمد و مقرون به صرفه قطعات در فدراسیون روسیه) و عدم وجود الزامات برای بومی سازی اجزای حیاتی جداگانه، سامانه های ایمنی و راحتی روند صعودی داشته است.

این امر منجر به کاهش تقاضا برای قطعات روسی، از بین بردن زنجیره های تولید، از دست دادن صلاحیت ها، کاهش انگیزه برای تولیدکنندگان روسی در جهت توسعه تولید قطعات بومی و خروج برخی از تامین کنندگان روسی از بازار شد.

در ابتدای سال ۲۰۲۲، در فدراسیون روسیه، توسعه و مونتاژ اجزای اصلی سطح ۱، از جمله تولید قطعات بدنه از فلز و پلاستیک و همچنین توسعه نرم افزار سازماندهی شدند، اما با این حال، قطعات فرعی و مواد با فناوری پیشرفته عمدتاً به کشور روسیه وارد می شوند.

به عنوان مثال، فدراسیون روسیه تولید موتورها و واحدهای کنترل الکترونیکی را برای آنها سازماندهی می کند، اما قطعات الکترونیکی برای واحدهای کنترل الکترونیکی و حسگرهای نیمه هادی، و همچنین مقدار قابل توجهی از اجزای غیر الکترونیکی مهم (سوپاپ ها، رینگ های پیستون، سیم پیچ های احتراق، انژکتورها) وارداتی هستند.

وضعیت در مورد سایر قطعات حیاتی از جمله سامانه های ترمز، دستور، سوخت، تعدادی دیگر در سطح دوم و سطوح بعدی و مواد (برخی ترکیبات و افزودنی های لازم برای تولید پلاستیک خودرو، تعدادی گرید فولادی خاص) مشابه است. با توجه به خروج تعدادی از سازندگان قطعات خارجی یا تعلیق تولید آنها در فدراسیون روسیه در سال ۲۰۲۲، سطح بومی سازی وسایل نقلیه بیشتر کاهش یافته است.

برای توسعه تولید قطعات و مواد، اجرای موارد زیر ضروری است:

افزایش سطح تولید خودرو بر روی یک پلتفرم در مقایسه با کشورهای پیشرو تولید کننده تجهیزات خودرو و سطح یکسان سازی فناوری های تولید قطعات و پایه مواد برای بومی سازی اقتصادی امکان پذیر تعدادی از قطعات، از جمله به دلیل کمبود ابزار برای تجمیع تقاضا از سوی خودروسازان و تامین کنندگان سطح یک؛

افزایش یکسان سازی صنعت تولید قطعات (در سال ۲۰۲۱، حدود ۱.۵ هزار شرکت متخصص در تولید قطعات در فدراسیون روسیه وجود داشته است).

افزایش بهره وری تولید در تعدادی از گروه های قطعات، به روز رسانی تجهیزات، تسلط بر تولید تعدادی از قطعات؛

افزایش صلاحیت تامین کنندگان روسی در زمینه مدیریت تولید و همکاری با شرکت های بین المللی؛

افزایش سطح بومی سازی تولید قطعات سطوح ۲ و ۳ (جزئیات)؛

توسعه سامانه استاندارد روسیه برای قطعات در همه سطوح با در نظر گرفتن الزامات بین المللی؛

توسعه زیرساخت ها و شایستگی های مهندسی برای اجرای کار تحقیق و توسعه و آزمایش قطعات و مواد اولیه جدید (به ویژه در بخش تامین کنندگان سطح ۲ و ۳).

کاهش مولفه وارداتی در قیمت تمام شده قطعات.

توسعه تعدادی از قطعات سطح ۱ در فدراسیون روسیه که برای تولید تجهیزات خودرو ضروری است (توسعه و بومی سازی).

اولویت تولیدکنندگان خودرو برای استفاده از قطعات سطح ۱ روسی، در درجه اول قطعاتی که برای تولید بی وقفه این تجهیزات حیاتی هستند.

توسعه بیشتر تولید بومی تجهیزات و کاهش استفاده از دارایی های ثابت و تجهیزات عمدتاً از کشورهای خارجی که اقدامات غیردوستانه نسبت به فدراسیون روسیه انجام می دهند.

در عین حال، صنعت تولید قطعات در فدراسیون روسیه دارای مزایای زیر است:

دسترسی به مواد اولیه استخراج شده و تولید شده در کشور که برای تولید قطعات از فولاد و آلیاژها، فلزات غیر آهنی، پلاستیک و مواد کامپوزیت ضروری است.

صنعت فناوری اطلاعات توسعه یافته، از جمله خدمات مرتبط با برون سپاری و توسعه فناوری ها و محصولات اختصاصی؛

هزینه های رقابتی نیروی کار و انرژی

۴. شبکه توزیع محصول

در فدراسیون روسیه، در ابتدای سال ۲۰۲۲، تعداد فروشندگان خودرو که حدود ۳۵۰ هزار شغل و ارزش افزوده قابل توجهی در صنعت خودرو ایجاد کردند، حدود ۳.۲ هزار نفر بود. برای اطمینان از توسعه پایدار شبکه توزیع و حفظ مشاغل مربوطه، افزایش عرضه خودرو، گسترش اقدامات برای حمایت از تقاضا و رفع مشکل کمبود قطعات یدکی برای خدمات تعمیر و نگهداری خودروها که به دلیل توقف عرضه قطعات اصلی توسط تعدادی از خودروسازان خارجی به وجود آمده، ضروری است.

۵. نیروی انسانی

توسعه صنعت خودرو تاثیر چندجانبه دارد، یک شغل در صنعت خودرو، به طور معمول، ۹ تا ۱۰ شغل در صنایع مرتبط، از جمله تامین کنندگان در همه سطوح را فراهم می کند. میانگین سالانه نیروی انسانی شاغل در سازمان های صنعت خودرو فدراسیون روسیه در سال های ۲۰۱۷ - ۲۰۲۱، بین ۲۷۸ - ۲۹۰ هزار نفر (در سال ۲۰۲۱ - ۲۷۹ هزار شاغل) بوده که همراه با صنایع وابسته در همین مدت برای ۲.۸ تا ۲.۹ میلیون نفر اشتغال ایجاد کرده است.

به عنوان بخشی از برنامه ها و پروژه های دولتی، خودروسازان و قطعه سازان در حال اجرای طرح هایی برای بهبود پتانسیل منابع انسانی هستند. در عین حال، صنعت خودرو همچنان با کمبود شدید پرسنل علمی، مهندسی و نیروی کار واجد شرایط، هم در سطح خودروسازان و هم در سطح تامین کنندگان قطعات و مواد مواجه است.

بر اساس برآوردهای کارشناسان، تعداد کل مهندسان و توسعه دهندگان صنعت خودرو، از جمله تامین کنندگان قطعات و لوازم جانبی، در فدراسیون روسیه کمتر از ۱۰ هزار کارمند یا ۷ کارمند در هر ۱۰۰ هزار نفر است که این میزان با رقم مشابه ۱۶۷ نفر در آلمان، ۴۶ در جمهوری چک، ۳۵ در مجارستان، ۲۴ در ایتالیا، ۱۷ در لهستان است. پر کردن این شکاف برای تضمین حاکمیت فناوری بسیار مهم است. مهمترین تاثیر آن عدم مهارت بر روی پیشرفته ترین بخش های صنعت مانند الکترونیک خودرو است که به مهندسان و متخصصان فناوری اطلاعات نیاز دارند.

برای جذب نیروی انسانی کارآمد در صنعت خودرو، افزایش سطح متوسط دستمزد امری ضروری است. به عنوان مثال، در نهادهای تشکیل دهنده پیشرو فدراسیون روسیه از نظر تعداد پرسنل در صنعت خودرو (در منطقه سامارا، جمهوری تاتارستان و منطقه نیژنی نووگورود، ۴۵ درصد از نیروی انسانی صنعت خودرو در کشور) دستمزد نامی نیروی انسانی مشغول در صنعت خودرو ۱۵ درصد بیشتر از میانگین منطقه ای در سال ۲۰۲۱ بوده است.

۶. تنظیم دسترسی شرکت های خارجی به بازار روسیه

سیاست تنظیم دسترسی شرکت های خارجی در بازار روسیه، از اواسط دهه ۲۰۰۰، با هدف جذب شرکت های مونتاژ خودرو خارجی به فدراسیون روسیه بود. در همان زمان، فرض بر این بود که توسعه پایه ای از تامین کنندگان قطعات، اجزای فرعی و مواد توسط خودروسازان به طور مستقل بر اساس الزامات بومی سازی انجام شود. این رویکرد باعث ایجاد تعداد اضافی تاسیسات مونتاژ رقابتی در فدراسیون روسیه شد، اما جذابیت بازار برای سرمایه گذاری توسط تولیدکنندگان قطعات، اجزای فرعی و مواد را به دلیل پراکندگی و حجم کم تولید برای اکثر پلتفرم ها کاهش داد.

ابزار اصلی برای تنظیم واردات محصولات خودرو، عوارض گمرکی است که توسط تصمیمات اتحادیه اقتصادی اوراسیا تعیین می شود.

یکی از شروط مهم دسترسی به تعدادی از اقدامات حمایتی دولت (مالیاتی و غیر مالیاتی) برای شرکت های صنعت خودرو، انعقاد قراردادهای سرمایه گذاری ویژه است که در چارچوب آن سرمایه گذار تعهداتی را برای بومی سازی خودرو یا قطعات به عهده می گیرد. میزان بومی سازی محصولات صنعتی برای اهداف یک قرارداد سرمایه گذاری ویژه با الزامات تعیین شده توسط دستور دولت فدراسیون روسیه در تاریخ ۱۷ ژوئیه ۲۰۱۹ N ۷۱۹ در مورد تایید تولید محصولات صنعتی در قلمرو فدراسیون روسیه مطابقت دارد.

۷. حمایت مالی از صنعت خودرو

میزان کل حمایت دولتی از صنعت خودرو در قالب اقدامات انگیزشی در سال های ۲۰۱۶ - ۲۰۲۱ بالغ بر ۳۸۷ میلیارد روبل بود.

اول از همه، این حمایت از تقاضا برای محصولات خودرو در قالب برنامه های بودجه بندی و لیزینگ خودرو، کمک هزینه برای تولیدکنندگان جهت توسعه حمل و نقل گازی و برقی و خرید انواع تجهیزات از بودجه فدرال است. در سال ۲۰۲۲، بودجه های دریافت شده از یک نهاد خودمختار ایالتی فدرال با نام "صندوق توسعه فناوری روسیه" به تعداد اقدامات حمایتی اضافه شد.

حمایت از کار تحقیق و توسعه در صنعت خودرو و تولید قطعات خودرو در چارچوب ابزارهای گسترده صنعت انجام شد و بالغ بر ۱.۵ - ۲ میلیارد روبل در سال بود. با در نظر گرفتن سطح ناکافی هزینه ها برای کار تحقیق و توسعه، راهبرد، افزایش قابل توجه بودجه برای چنین فعالیتهایی را پیش بینی می کند.

۸. نتایج ارزیابی وضعیت واقعی صنعت خودرو

نقاط قوت صنعت خودرو عبارت است از:

حجم ظرفیت های مونتاژ خودروهای تولیدی موجود برای پاسخگویی به نیازهای بازار داخلی کافی است.

وجود پلتفرم های ملی خودرو و محصولات توسعه یافته بومی در بخش خودروهای سواری که می تواند به عنوان پایه ای برای توسعه بیشتر محصولات و پلتفرم های جدید مورد استفاده قرار گیرد.

محصولات ملی با طراحی بومی در بخش خودروهای تجاری سبک، کامیون ها و اتوبوس ها که می تواند به عنوان مبنایی برای توسعه بیشتر محصولات جدید مورد استفاده قرار گیرد.

سطح بالایی از ادغام در بخش خودروهای تجاری سبک، کامیون و اتوبوس؛

موقعیت های عالی برندهای ملی در بخش های خود؛

وجود بزرگترین مراکز مهندسی خودروسازان اختصاصی، ایجاد همکاری با سازمان های آموزشی فنی پیشرو در آموزش عالی و سازمان هایی که کار تحقیقاتی را انجام می دهند.

پیشرفت های علمی و فنی اختصاصی در زمینه حمل و نقل الکتریکی، به ویژه در بخش های وسایل نقلیه تجاری سبک، کامیون ها و اتوبوس ها؛

اجرای پروژه های توسعه زیرساخت های حمل و نقل الکتریکی توسط تعدادی از سازمان ها، ایجاد تولید خودروهای الکتریکی، قطعات و مواد برای آنها، که از توسعه صنعت خودرو در زمینه ایجاد حمل و نقل الکتریکی حمایت می کند.

نقاط ضعف صنعت خودرو عبارت است از:

وابستگی به فناوری ها، تجهیزات، اجزای فرعی تولید شده در کشورهای خارجی که اقدامات غیردوستانه ای را نسبت به فدراسیون روسیه انجام می دهند، با محدودیت های مربوطه از نظر تعمیر و نگهداری و جایگزینی قطعات.

استفاده از ظرفیت کم خودروسازان و تامین کنندگان قطعات، محدود کردن توانایی بازپرداخت سرمایه‌های جدید؛ تعداد بیش از حد پلتفرم‌های مورد استفاده در تعدادی از بخش‌ها و سطوح که به اجزای ویژه نیاز دارند. عدم بومی سازی تعدادی از قطعات و فناوری‌های حیاتی، پایین بودن بومی سازی قطعات سطوح ۲ و سطوح دیگر و موادها؛ عدم آمادگی اکثر خودروسازان، بدون حمایت قابل توجه دولت، برای اولویت دادن به قطعات روسی سطح ۱، از جمله مواردی که با استفاده از قطعات کاملاً بومی سازی شده در سطوح ۲ و ۳ ساخته شده‌اند.

وابستگی زیاد به واردات در تولید خودرو و قطعات؛

بهره‌وری عملیاتی پایین بسیاری از تامین کنندگان محلی؛

کمبود نیروی مهندسی و فنی واجد شرایط؛

عدم آمادگی زیرساخت‌ها برای استفاده انبوه از محصولات جدید، به ویژه محصولاتی که از انواع جدید سوخت استفاده می‌کنند (خودروهای گازسوز، وسایل نقلیه الکتریکی).

فقدان زیرساخت‌ها و شایستگی‌های توسعه‌یافته در تست و گواهی‌نامه محصولات جدید در صنعت خودرو، به‌ویژه در تولید قطعات خودرو؛

سهم پایین صادرات خودرو در کل حجم تولید، موانع صادرات.

پتانسیل صنعت خودرو عبارت است از:

نیاز به بروزرسانی ناوگان سالخورده؛

یکپارچه سازی اساس قطعات مطابق بخش بخش، فناوری و پایه مواد برای تولید قطعات؛

توسعه شایستگی‌های اختصاصی در زمینه فناوری‌های کلیدی از طریق افزایش سرمایه‌گذاری در حوزه تحقیق و توسعه، اجرای برنامه‌های دولتی با تامین مالی مشترک دولت، آموزش متخصصان، توسعه فناوری‌های ملی و مراکز مهندسی؛

ایجاد مشاغل جدید با گسترش دامنه محصولاتی که قبلاً در کشور تولید نمی‌شد یا به مقدار ناکافی تولید می‌شد.

توسعه تولید روسیه از قطعات استاندارد در حوزه‌های بحرانی، از جمله بر اساس تاسیسات تولیدی بزرگ موجود.

انعقاد قراردادهای مشارکت با سازندگان قطعات از کشورهای دوست برای پر کردن شکاف‌ها در شایستگی‌ها و فناوری‌های اختصاصی آنها؛

بومی سازی تولیدکنندگان خارجی از کشورهای دوست با شرایطی که حاکمیت فناوری را تضمین می‌کند، از جمله از طریق انتقال فناوری به فدراسیون روسیه و امکان توسعه بیشتر فناوری‌ها توسط خودروسازان روسی و (یا) قطعه سازان. علاوه بر این، اگر تولید رقابتی قطعات در فدراسیون روسیه یا امکان ایجاد آن بر اساس صلاحیت‌های روسیه وجود داشته باشد، اولویت باید به سازمان‌های روسی داده شود.

تضمین رقابت پذیری صنعت خودرو ملی در سطح جهانی در بخش های نوآورانه (حمل و نقل الکتریکی، حمل و نقل با پیل های سوختی هیدروژنی) از طریق افزایش سرمایه گذاری در حوزه تحقیق و توسعه و ادامه اجرای پروژه های آغاز شده قبلی در این بخش.

افزایش صادرات خودرو و قطعات به کشورهای دوست

مسائل مشکل ساز در صنعت خودرو عبارتند از:

کاهش تقاضای موثر داخلی به دلیل مشکلات در وضعیت اقتصاد کلان، پویایی ناکافی رشد درآمد واقعی برای جبران سالخوردگی شدید ناوگان.

ممنوعیت واردات قطعات ضروری خودرو به دلیل تحریم ها و (یا) امتناع شرکای خارجی، از جمله کشورهای دوست، از همکاری با خودروسازان روسی؛

از بین بردن مشارکت های راهبردی به دلیل تعلیق فعالیت خودروسازان خارجی در فدراسیون روسیه.

قطع شدن زنجیره تامین و امتناع فعالان بازار لجستیک خارجی از خدمات رسانی به محموله های روسیه؛

وابستگی زیاد به تامین فناوری ها، قطعات و تجهیزات از کشورهای دوست؛

خروج پرسنل واجد شرایط در صنعت خودرو به دلیل کاهش شدید تولید خودرو؛

تغییر موضع در مورد همکاری تجاری و فناوری با فدراسیون روسیه از طرف کشورهای دوست

کمیود جهانی قطعات میکروالکترونیکی؛

افزایش قیمت قطعات و مواد وارداتی، از جمله به دلیل محدودیت های لجستیکی و تحریم ها، عدم تعادل و افزایش قیمت ها در بازارهای جهانی مواد خام و انرژی.

۷. روندهای جهانی فناوری در صنعت خودرو

۱. الکتریکی سازی و کربن زدایی وسایل نقلیه

صنعت خودرو جهانی به طور فعال در حال توسعه فناوری های سوخت جایگزین، از جمله وسایل نقلیه الکتریکی، سوخت هیدروژنی (پیل های سوختی هیدروژنی) و سوخت موتورهای گاز طبیعی است.

دلایل اصلی رفتن به سمت روش های جدید حمل و نقل عبارتند از:

ذخایر محدود منابع انرژی غیر قابل تجدید سنتی؛

توجه روزافزون مردم و دولت های ملی به مسائل زیست محیطی و تغییرات آب و هوایی (سند اصلی همچنان توافقنامه پاریس در ۱۲ دسامبر ۲۰۱۵ است که اقداماتی را برای کاهش دی اکسید کربن در اتمسفر از سال ۲۰۲۰ تنظیم می کند).

ادامه روند شهرنشینی (تا سال ۲۰۵۰، بیش از ۷۰ درصد از جمعیت در شهرهای بزرگ زندگی خواهند کرد)، که به طور قابل توجهی مشکل آلودگی هوا را تشدید می کند.

استفاده از استانداردهای جدید به عنوان ابزاری برای مدیریت تقاضا و اقدامات ژئوپلیتیکی.

دستیابی به اهداف شرایط آب و هوایی شامل محدود کردن انتشار گازهای گلخانه ای (دی اکسیدکربن) و کربن زدایی می تواند به روش های مختلفی صورت پذیرد که انگیزه ای برای توسعه روش های جدید حمل و نقل را فراهم کرده است (خنثی سازی گازهای خروجی از موتورهای احتراق داخلی، استفاده از واحدهای قدرت هیبریدی، وسایل نقلیه الکتریکی، استفاده از سوخت های جایگزین (گاز طبیعی، اتانول). یکی از شرایط مهم برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای (دی اکسیدکربن) استفاده از سامانه های الکترونیکی روزآمد برای کنترل سامانه های خودرو است.

برای توسعه آنها، راهبردهای ملی جهت گسترش سامانه های جایگزین هم از طریق اقدامات حمایتی (یارانه ها، معافیت های مالیاتی و غیره) و هم از طریق اقدامات نظارتی (مالیات کربن) و محدودیت های قانونی (ممنوعیت ورود به مناطق خاص با وسایل نقلیه با موتور احتراق داخلی، ممنوعیت فروش وسایل نقلیه با موتورهای احتراق داخلی) اتخاذ می شود.

۲. حمل و نقل الکتریکی

توسعه حمل و نقل الکتریکی هدف اصلی در زمینه تاسیسات انرژی جایگزین است که دلیل آن کاهش قابل توجه در هزینه تولید باتری های کششی (کاهش هزینه در سال های ۲۰۲۲ - ۲۰۳۰ بیش از ۲ برابر - از ۱۲۰ دلار آمریکا / کیلووات ساعت به ۵۵ - ۶۰ دلار آمریکا در کیلووات ساعت)، افزایش سطح ایمنی وسایل نقلیه الکتریکی و باتری های کششی، توسعه زیرساخت های شارژ (تا سال ۲۰۲۸، سرمایه گذاری جهانی در زیرساخت شارژ حداقل ۱۳ میلیارد دلار آمریکا خواهد بود)، حمایت فعال از تقاضا و تولیدکنندگان از سوی دولت است.

حجم بازار خودروهای برقی در سال ۲۰۲۱ حدود ۴.۷ میلیون دستگاه یا حدود ۵.۶ درصد از بازار جهانی بوده است، در حالی که پیش بینی می شود تا سال ۲۰۳۰ حجم بازار به ۳۵ میلیون دستگاه و سهم بازار تا ۳۰ درصد با رشد سالانه ۲۵ درصد افزایش یابد. سهم خودروهای هیبریدی و الکتریکی از کل فروش جهانی خودرو تا سال ۲۰۳۰ به ۵۶ درصد می رسد.

به دلیل ذخیره انرژی پایین (۰.۱۶ - ۰.۲۵ کیلووات در ساعت به ازای هر کیلوگرم باتری کششی در مقایسه با ۱۱.۹ کیلووات در ساعت به ازای هر کیلوگرم سوخت دیزل)، استفاده از وسایل نقلیه الکتریکی در مناطق شمالی و کم جمعیت فدراسیون روسیه ممکن است محدود شود. بنابراین، توسعه حمل و نقل الکتریکی در کشور در درجه اول در شهرهای بزرگ و مناطق با آب و هوای معتدل رخ خواهد داد.

۳. وسایل نقلیه هیدروژنی

خودروهایی که از پیل های سوختی هیدروژنی به عنوان منابع انرژی استفاده می کنند در مقایسه با خودروهای الکتریکی در مراحل اولیه توسعه قرار دارند. تعداد خودروهای هیدروژنی فروخته شده در جهان در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۱۸ هزار دستگاه یا ۰.۰۲ درصد از بازار جهانی خودرو از نظر حجم بوده است.

در سال ۲۰۳۰، حجم کل فروش این نمونه از خودروها بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه پیش بینی شده است (حدود ۰.۲ درصد از فروش خودرو در تمام بخش ها از نظر حجم).

انتظار می رود توسعه خودروهای پیل سوختی هیدروژنی هم در بخش خودروهای سواری و هم در بخش خودروهای تجاری اتفاق بیفتد و به دلیل برد قابل توجه آن به طور گسترده در بخش های کامیون و اتوبوس استفاده می شود (بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر در حال حاضر).

۴. حمل و نقل با موتور گازی

حجم خودروهای گازسوز در جهان در سال ۲۰۲۱ به حدود ۳۰ میلیون دستگاه یا کمتر از ۲ درصد از کل ناوگان خودرویی رسید. علاوه بر این، به دلیل دسترسی کم سوخت موتور گاز طبیعی در تعدادی از کشورها، توزیع این گونه خودروها محلی است. جذابیت موتورهای احتراق داخلی با گاز طبیعی برای فدراسیون روسیه به دلیل ذخایر کافی و در دسترس بودن گاز، کمک به کربن زدایی وسایل حمل و نقل، شباهت مبنای قطعات و ویژگی های عملیاتی با موتورهای احتراق داخلی با سوخت مایع و در نهایت هزینه تولید پایین تر در مقایسه با سایر سامانه های جایگزین قابل توجه است.

بر اساس پیش بینی ها، حجم ناوگان خودرویی که از گاز طبیعی به عنوان سوخت موتور استفاده می کنند تا سال ۲۰۳۰ حدود ۴۱ میلیون تعداد در سراسر جهان خواهد بود که از این تعداد حدود ۸۹ درصد خودروهای سواری، ۶ درصد خودروهای تجاری سبک، ۵ درصد برای کامیون ها و اتوبوس ها خواهند بود.

۵. خودروهای با سامانه رانندگی خودکار (متصل).

در حال حاضر، ۶ سطح برای خودروهای با سامانه رانندگی خودکار وجود دارد که در آن سطح صفر به معنای عدم اتوماسیون مطلق است، سطح ۵ به معنای سامانه کنترل کاملا خودکار یا ADAS است که در هر شرایطی مانند یک راننده واجد شرایط عمل می کند. سامانه های کنترل سطح ۲ یا ADAS در حال حاضر در سراسر جهان در حال تولید انبوه است و انتظار می رود تا سال ۲۰۳۰ هر وسیله نقلیه جدید در هر بخش دارای سامانه کنترل خودکار ADAS باشد. نرخ معرفی خودروهایی با سامانه رانندگی خودکار بالا (سطح ۳ و بالاتر) کمتر خواهد بود و پیش بینی می شود تا سال ۲۰۳۵، سهم خودروهای بدون راننده در کل فروش به ۱۰ تا ۱۵ درصد از کل فروش خودرو در جهان برسد.

عوامل اصلی در افزایش معرفی فناوری های خودروها با سامانه رانندگی خودکار و متصل شامل عدم وجود رانندگان حرفه ای در لجستیک، کاهش هزینه های لجستیک به دلیل افزایش بهره وری سوخت و عدم نیاز به پرداخت هزینه به نیروی کار، کاهش تعداد تصادفات جاده ای و ارائه درخواست های مصرف کننده جدید برای عملکرد رانندگی مستقل است.

چالش های اصلی برای اجرای فناوری های مربوط به خودروها با سامانه رانندگی خودکار شامل عدم وجود تعدادی از قطعات الکترونیکی حیاتی سطوح ۲ و ۳ در فدراسیون روسیه، نیاز به توسعه مقررات قانونی مانند پذیرش مسئولیت، رسیدگی به مسائل امنیت سایبری همراه با اطمینان از در دسترس بودن سطح کافی از تبادل داده با سرعت بالا بین وسایل نقلیه و کاربران جاده است

توسعه فناوری های مرتبط با خودروها با سامانه رانندگی خودکار مستلزم توسعه یک محیط نظارتی جدید است که الزامات مربوط به رانندگی مستقل و مقررات ترافیکی را به هم پیوند می دهد. لازم است از تعامل خودروها با سامانه رانندگی خودکار و متصل با سیستم اطلاعات خودکار دولتی "ERA-GLONASS" اطمینان حاصل شود. استفاده از فناوری های ماهواره ای سیستم های ماهواره ای ناوبری جهانی، از جمله فناوری های ناوبری رادیویی با دقت بالا، سیستم های ناوبری غیر ماهواره ای محلی و سیستم های ناوبری مستقل امری ضروری است.

۶. قابلیت پویایی جدید، دگرگونی نقش فروشندگان خودرو

روندهای بلندمدتی که عمدتاً در شهرهای بزرگ مشاهده خواهد شد دربرگیرنده گسترش اشتراک خودرو همراه با مالکیت (خدمات "اشتراک گذاری" - اشتراک گذاری خودرو و موارد دیگر) و توسعه قابلیت پویایی به عنوان یک سرویس (جابه جایی به عنوان سرویس یا MaaS) اجاره، خدمات اشتراک، تاکسی و سایر خدمات یکپارچه است.

مطابق با روندهای جهانی و تجربه کشورهای پیشرو در این راستا، اجرای چنین خدماتی مستلزم سطح بالایی از دیجیتالی شدن و توسعه اطلاعات، ارتباطات و پشتیبانی ناوبری مناسب برای خودروهای شرکت کننده در برنامه های مربوطه است.

یکی از دلایل افزایش تقاضا برای خدمات حمل و نقل جدید، تمایل به اجتناب از هزینه های مربوط به داشتن وسیله نقلیه، در مقابل افزایش هزینه مالکیت (پرداخت مالیات حمل و نقل، هزینه های نگهداری، تعمیرات و غیره) با توجه به اعمال محدودیت های مختلف توسط مقامات شهری است.

تا سال ۲۰۳۰، حجم استفاده از کلیه خدمات حمل و نقل جدید با نرخ سالانه ۱۵ درصد در دوره مالی افزایش خواهد داشت. تا سال ۲۰۳۰، حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد از جمعیت جهان از خدمات اشتراک گذاری خودرو استفاده خواهند کرد. در روسیه، انتظار می رود که ناوگان خودروهای مورد استفاده به عنوان بخشی از اشتراک گذاری خودرو تا سال ۲۰۲۵ به بیش از ۱۷۰ هزار دستگاه افزایش یابد.

رشد تقاضا برای خدمات حمل و نقل بر تغییرات در روش فروش و توزیع خودرو تاثیر می گذارد. از آنجایی که پیشنهاد خدمات حمل و نقل در چارچوب مفهوم فروش مستقیم افزایش پیدا می کند، نقش فروشندگان مجاز خودروها به عنوان یک کانال فروش کلیدی ممکن است به یک مشارکت خدمات تبدیل شود.

۷. اهداف، وظایف و مسیرهای توسعه صنعت خودرو

۱. اهداف توسعه صنعت خودرو

اهداف توسعه صنعت خودرو تا سال ۲۰۳۵ عبارتند از:

پاسخگویی به نیازهای بازار روسیه برای محصولات بومی تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه، خدمات حمل و نقل روزآمد و خدمات دیجیتال خودرو؛

تضمین حاکمیت فناوری صنعت خودرو؛

تضمین افزایش سهم صنعت خودرو در اقتصاد روسیه؛

تضمین رقابت پذیری محصولات روسی در بازار جهانی با امکان صادرات فناوری های روزآمد از فدراسیون روسیه. محصولات بومی سازی شده صنعت خودرو به عنوان محصولات تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه با سطح بومی سازی حداقل ۸۰ درصد شناخته می شوند.

حاکمیت فناوری صنعت خودرو فدراسیون روسیه، تولید و توسعه فناوری ها و مواد لازم برای تولید خودروها و قطعات (عمدتا مهم) را تضمین می کند که حقوق معنوی آن متعلق به صاحبان روسی است.

رشد هدفمندانه سهم صنعت خودرو در اقتصاد روسیه با دستیابی به تراز تجاری مثبت صنعت خودرو حداکثر تا سال ۲۰۳۵ (به استثنای بازار ثانویه قطعات) و افزایش ارزش افزوده ناخالص در صنعت خودرو در مقایسه با سال ۲۰۲۲، به میزان ۴۲ درصد تا سال ۲۰۲۵، به میزان ۱۱۳ درصد تا سال ۲۰۳۰ و ۱۴۶ درصد تا سال ۲۰۳۵ خواهد شد.

تضمین رقابت محصولات خودرو روسیه (شامل وسایل نقلیه تمام شده، قطعات و فناوری ها) در بازار جهانی به معنای ایجاد محصولات بومی سازی شده رد سطح بالا با مقررات فنی بین المللی است و همچنین از نظر کیفیت و هزینه با محصولات پیشرفته تامین کنندگان جهانی مطابقت دارد.

توسعه صنعت خودرو باید تضمین کننده ایمنی خودروها، کاهش هزینه های لجستیکی در اقتصاد، توسعه فناوری و ایجاد ارزش افزوده نه تنها در صنعت خودرو، بلکه در صنایع وابسته باشد.

۲. اقدامات در جهت دستیابی به اهداف توسعه صنعت خودرو

اهداف تامین نیازهای بازار داخلی دربرگیرنده موارد زیر است:

تقویت تولید حجم هدفمندانه از محصولات بومی سازی شده در سطح بالا؛

تضمین حجم هدفمندانه تقاضای داخلی از طریق اقدامات حمایتی دولت و انگیزه برای نوسازی ناوگان با در نظر گرفتن تعادل عرضه و تقاضا در بازار خودرو.

اهداف تضمین حاکمیت فناوری عبارتند از:

ایجاد تولید پایه قطعات حیاتی اعم از الکترونیکی در زمینه واحدهای قدرت و سامانه های ایمنی فعال و غیرفعال از جمله تولید موتورهای دیزلی کوچک، گیربکس اتوماتیک، واحدهای کنترل الکترونیکی برای سامانه ترمز ضد قفل (ABS)، کنترل پایداری الکترونیکی (ESP)، ایمنی ایربگ، دستگاه های تماس اضطراری؛

تقویت تولید قطعات روسیه بر اساس فناوری های داخلی و دارای مجوز با رعایت اولویت مطلق برای فناوری های بومی در صورت رقابت پذیری آنها.

ایجاد شرایط کافی برای اطمینان از دستیابی سریع خودروسازان روسی به قطعات روسی سطح ۱ که عمدتا با استفاده از قطعات کاملا بومی سطوح ۲ و ۳ ایجاد شده اند.

تقویت تولید مواد خام، مواد و فناوری های تولید مرتبط برای تولید قطعات؛

تقویت توسعه نرم افزار روسی برای توسعه و مدیریت تولید خودرو و قطعات؛

تقویت توسعه پلتفرم های دیجیتال در خودروها؛

تقویت توسعه شایستگی های پرسنل مهندسی و تولید؛

افزایش سهم بودجه برای تحقیق و توسعه و توسعه قطعه سازی تا ۵ تا ۷ درصد از حجم محموله های خودروسازان.

اهداف تضمین افزایش سهم صنعت خودرو در اقتصاد عبارتند از:

تقویت تولید در صنایع مرتبط؛

ترویج صادرات محصولات نهایی، قطعات، مواد، نرم افزارها و فناوری های صنایع خودرو در سایر کشورها.

اهداف مرتبط با افزایش رقابت محصولات روسی در بازار جهانی عبارتند از:

تقویت تولید خودروهایی که الزامات فعلی و آتی مقررات فنی اتحادیه گمرکی "در مورد ایمنی وسایل نقلیه چرخدار" را برآورده می کنند.

پشتیبانی از ایجاد و توسعه فناوری هایی برای صنعت خودرو که الزامات مقررات فنی بین المللی را برآورده می کند و از نظر کیفیت و هزینه مطابق با فناوری های پیشرفته تامین کنندگان جهانی است.

تقویت تولید خودروهای نوآورانه بومی سازی شده در سطح بالا (الکتریکی، هیبریدی، پیل سوختی)، قطعات و مواد برای آنها، فناوری های اختصاصی و شایستگی ها در این بخش؛

ایجاد و پیاده سازی محصولات نرم افزاری ملی در زمینه خودروها با سامانه کنترل خودکار (متصل)، فناوری های V2X و کنترل خودکار؛

توسعه و راه اندازی انبوه پلتفرم های جدید با نیروی کشش الکتریکی و پیل های سوختی در بخش های خودروهای سواری و خودروهای تجاری سبک؛

تولید باتری های کششی و ماژول ها برای پلتفرم های وسایل نقلیه الکتریکی.

توسعه و راه اندازی انبوه پلتفرم های جدید خودروها با سامانه کنترل خودکار در بخش خودروهای تجاری سبک، کامیون ها و اتوبوس ها.

به منظور همگام سازی اهداف توسعه صنعت خودرو، لازم است چارچوب قانونی نظارتی مربوط مطابق با راهبرد به روز شود.

۳. سناریوهای توسعه بازار خودرو

دو سناریو برای توسعه صنعت خودرو تا سال ۲۰۳۵ تدوین شده است - هدف و اساس.

تفاوت در سناریوها توسط سطوح مختلف حمایت دولت از صنعت خودرو فدراسیون روسیه و همچنین مقادیر مختلف بودجه موجود برای کار تحقیق و توسعه و تولید قطعات تعیین می شود. اندازه کل بازار در هر دو سناریو یکسان است، اما ساختار

رضایت بخشی تقاضا به طور قابل توجهی متفاوت است. از نقطه نظر شاخص‌های کلان اقتصادی، تفاوتی بین سناریوها وجود ندارد: برآورد نرخ رشد بلندمدت تولید ناخالص داخلی برای سال ۲۰۲۵ و پس از آن ۱.۵ درصد سالانه است.

سناریوی هدفمندانه، نرخ‌های نسبتاً بالایی برای دستیابی به حاکمیت فناوری از طریق افزایش، از جمله، حجم بودجه دولت برای صنعت خودرو از نظر تعمیق بومی سازی تولید قطعات حیاتی را در نظر می‌گیرد. این سناریو حفاظت سخت‌گیرانه‌تری از بازار را در نظر می‌گیرد که هجوم خودروهای وارداتی (نو و دست دوم) را به بازار کاهش می‌دهد و منبعی برای سرمایه‌گذاری در افزایش سطح بومی سازی فراهم می‌کند. سهم خودروهای تولید شده در فدراسیون روسیه در ساختار تامین تقاضا از ۴۰ درصد در سال ۲۰۲۲ به ۸۳ درصد در سال ۲۰۳۵ خواهد رسید.

در سناریوی اساس، فرض بر حفظ سطح فعلی حفاظت از بازار است. در نتیجه، خودروهای جدید و خودروهای قدیمی تر از ۳ سال در حجم قابل توجهی وارد بازار خواهند شد که نرخ رشد کمتری را در فروش خودروهای ساخت روسیه به دنبال خواهد داشت و توانایی خودروسازان را برای سرمایه‌گذاری در افزایش سطح بومی سازی محدود می‌کند. سهم خودروهای تولید شده در فدراسیون روسیه در ساختار کل فروش در سال ۲۰۲۲ به میزان ۴۰ درصد و در سال ۲۰۳۵ به میزان ۶۰ درصد خواهد بود. اجرای راهبرد در ۳ مرحله کوتاه مدت (۲۰۲۲-۲۰۲۵)، میان مدت (۲۰۲۶-۲۰۳۰) و بلند مدت (۲۰۳۱-۲۰۳۵) انجام خواهد شد.

پیوست شماره ۲ شاخص‌های هدفمندانه برای اجرای راهبرد برای سناریوهای اساس و هدف توسعه صنعت خودرو را ارائه می‌دهد.

۴. مسیرهای توسعه صنعت خودرو

موتور احتراق داخلی تا سال ۲۰۳۵ با افزایش سهم خودروهای الکتریکی و هیبریدی سهم بازار را در همه بخش‌ها خواهد داشت. در عین حال، مناطق اولویت دار برای استفاده از وسایل نقلیه الکتریکی و اتوبوس‌های برقی، مناطق بزرگ شهری و مناطق جنوبی خواهند بود که می‌توانند ایجاد زیرساخت شارژ را تضمین کنند. ساختار پیش بینی بازار صنعت خودرو برای تمامی سناریوها در پیوست شماره ۳ آورده شده است.

در کوتاه‌مدت و میان‌مدت، اولویت از نقطه نظر جهت‌گیری حمایت‌های دولت، باید بومی‌سازی قطعات و مواد برای صنعت خودرو از جمله حمایت از تحقیق و توسعه باشد.

برای اطمینان از رقابت‌پذیری صنعت خودرو روسیه در سطح جهانی تا سال‌های ۲۰۳۰-۲۰۳۵ و امکان صادرات فناوری، حمایت مستقیم دولت (حداقل ۱۵ تا ۲۰ درصد در سال‌های ۲۰۲۲-۲۰۲۵ و ۲۰-۲۵ درصد در سال ۲۰۲۶-۲۰۳۰) برای ایجاد وسایل نقلیه الکتریکی و حوزه‌های دیگر (شامل بازپرداخت هزینه‌های صرف شده در رابطه با کار تحقیق و توسعه، بومی‌سازی قطعات، توسعه زیرساخت برای استفاده از حمل و نقل، زیرساخت‌ها برای آزمایش، توسعه شایستگی‌ها و زیرساخت برای بازیافت باتری‌های کششی) ضروری است.

پس از سال ۲۰۳۰، حمایت دولت از وسایل نقلیه الکتریکی و یا وسایل نقلیه با سایر سوخت های جایگزین باید برابر با وسایل نقلیه موتور احتراق داخلی باشد. در عین حال، سرمایه گذاری در حوزه تحقیق و توسعه برای وسایل نقلیه الکتریکی و وسایل نقلیه دیگر با سوخت جایگزین به تدریج در کوتاه مدت با افزایش بیشتر در میان مدت و بلند مدت افزایش خواهد یافت.

مسیر اولویت برای توسعه بخش خودروهای سواری دستیابی به سطح بالایی از بومی سازی و توسعه فناوری های نوآورانه برای خودروهای دارای موتورهای احتراق داخلی در بخش انبوه تا سال ۲۰۲۶ و توسعه تولید خودروهای الکتریکی در میان مدت و بلند مدت است.

تا پایان سال ۲۰۲۵، وظیفه اصلی ایجاد مدل های خودروی جداگانه با سطح بومی سازی حداقل ۸۰ درصد است، در حالی که سهم محصولات تولید کنندگان روسی باید حداقل ۶۰ درصد از حجم فروش باشد. تا سال ۲۰۳۵، در بخش خودروهای سواری، سهم خودروهای دارای موتور احتراق داخلی ۷۰ تا ۸۰ درصد و سهم خودروهای برقی ۲۰ تا ۳۰ درصد خواهد بود.

سهم هدفمندانه صادرات خودروهای سواری در حجم تولید ۳ درصد در سال ۲۰۲۵، ۱۰ درصد در سال ۲۰۳۰ و ۱۵ درصد در سال ۲۰۳۵ خواهد بود. مقاصد صادراتی اولویت دار کشورهای عضو اتحادیه اروپا، کشورهای آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین و سایر کشورهای دارای اقتصاد در حال توسعه هستند.

برای تقویت بومی سازی پایه قطعات، لازم است حجم تولید خودروها بر روی یک پلتفرم افزایش یابد.

اولویت برای ارائه حمایت های دولتی، پلتفرم هایی هستند که معیارهای زیر را داشته باشند:

حجم فروش هدفمندانه و بومی سازی در سطح بالا قطعات، ارزش افزوده، از جمله در صنایع مرتبط؛

امکان یکسان سازی پایه قطعات، فناوری های تولید و پایه مواد تامین کنندگان قطعات؛

حجم اعلام شده صادرات وسایل نقلیه و (یا) قطعات از فدراسیون روسیه؛

تضمین حقوق نتایج فعالیت های اساسی ناشی از اجرای پروژه های با هدف ایجاد فناوری های حیاتی در صنعت خودرو و (یا) تولید قطعات حیاتی برای اشخاص حقوقی روسیه.

مسیر اصلی توسعه بخش خودروهای تجاری سبک، ایجاد تولید محلی ۲ تا ۳ خانواده از وسایل نقلیه است که قادر به پاسخگویی به طیف وسیعی از نیازهای تجارت روسیه در بخش خودروهای تجاری سبک است.

سهم محصولات تولیدکنندگان روسی در بازار خودروهای تجاری سبک باید تا پایان سال ۲۰۲۵ به حداقل ۷۵ درصد برسد. تا سال ۲۰۳۵، در بخش خودروهای تجاری سبک، سهم خودروهای دارای موتور احتراق داخلی ۶۰ تا ۷۰ درصد و سهم خودروهای الکتریکی کمتر از ۲۰ درصد خواهد بود.

سهم هدفمندانه صادرات خودروهای تجاری سبک در حجم تولید ۴ درصد در سال ۲۰۲۵، ۱۵ درصد در سال ۲۰۳۰ و ۲۵ درصد در سال ۲۰۳۵ خواهد بود. مقاصد صادراتی اولویت دار کشورهای عضو اتحادیه اروپا، آسیا و آمریکای لاتین و سایر کشورهای دارای اقتصاد در حال توسعه هستند.

معیارهای انتخاب برای پروژه های حمایتی دولتی مشابه معیارهای انتخاب در بخش خودروهای سواری است.

مسیر اصلی توسعه در بخش کامیون، تولید محلی ۲ تا ۳ خانواده وسایل نقلیه است که قادر به برآوردن طیف وسیعی از نیازهای تجارت روسیه در بخش کامیون هستند.

سهم محصولات تولیدکنندگان روسی در بازار کامیون باید تا پایان سال ۲۰۲۵ به حداقل ۸۰ درصد برسد. تا سال ۲۰۳۵، در بخش کامیون، سهم وسایل نقلیه با موتورهای احتراق داخلی ۶۰ تا ۷۰ درصد و سهم خودروهای الکتریکی کمتر از ۱۵ درصد خواهد بود.

سهم هدفمندانه صادرات کامیون در حجم تولید ۴ درصد در سال ۲۰۲۵، ۱۵ درصد در سال ۲۰۳۰ و ۲۵ درصد در سال ۲۰۳۵ خواهد بود. مقاصد صادراتی اولویت دار کشورهای عضو اتحادیه اروپا، کشورهای آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین و سایر کشورهای دارای اقتصاد در حال توسعه هستند.

معیارهای انتخاب برای پروژه های تحت حمایت دولت مشابه معیارهای انتخاب در بخش خودروهای سواری است.

مسیر اصلی توسعه بخش اتوبوسرانی، بومی سازی تولید ۲-۳ خانواده از اتوبوس است که قادر به پاسخگویی به طیف وسیعی از نیازهای نهادهای تشکیل دهنده فدراسیون روسیه برای اتوبوس است.

سهم محصولات تولیدکنندگان روسی در بازار اتوبوسرانی باید تا پایان سال ۲۰۲۵ به حداقل ۹۰ درصد برسد. تا سال ۲۰۳۵، در بخش اتوبوسرانی، سهم اتوبوس های دارای موتور احتراق داخلی ۴۵ درصد، اتوبوس های با موتور احتراق داخلی که با متان کار می کنند ۳۵ درصد و اتوبوس های برقی ۲۰ درصد خواهد بود.

سهم هدف صادرات اتوبوس در حجم تولید ۸ درصد در سال ۲۰۲۵، ۱۵ درصد در سال ۲۰۳۰ و ۲۵ درصد در سال ۲۰۳۵ خواهد بود. مقاصد صادراتی که در اولویت هستند شامل کشورهای عضو اتحادیه اروپا، کشورهای آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین و سایر کشورهای دارای اقتصاد در حال توسعه هستند.

معیارهای انتخاب برای پروژه های تحت حمایت دولت مشابه معیارهای انتخاب در بخش خودروهای سواری است.

مسیرهای اصلی توسعه تولید قطعات برای خودرو عبارتند از:

توسعه تامین کنندگان روسی قطعات خودرو در سطح ۱، تضمین تامین اقلام حیاتی برای پلتفرم های بومی و روسی یا سرمایه گذاری های مشترک با سرمایه گذاری روسیه بر اساس فناوری های خارجی.

توسعه تامین کنندگان روسی قطعات خودرو در سطوح ۲ و ۳، تولید کنندگان مواد اولیه برای قطعات خودرو و همچنین جذب تامین کنندگان بین المللی برای بومی سازی در فدراسیون روسیه.

پاسخگویی به تقاضای قطعات جهت تعمیر و نگهداری خودرو؛

ایجاد زیرساخت برای آزمایش و دریافت گواهینامه قطعات، اجزای فرعی، مواد اولیه و مواد بر اساس استانداردهای بین المللی مطابق با الزامات خودروسازان خارجی و تامین کنندگان قطعات.

توسعه توانایی ها و منابع انسانی سازندگان روسی قطعات خودرو از نظر فناوری های توسعه، نمونه سازی، آزمایش، راه اندازی جهت تولید، پشتیبانی متروولوژی، مدیریت کیفیت قطعات ساخته شده (مواد، قطعات، مجموعه ها و دستگاه ها) و همچنین بازاریابی برای بازارهای جهانی، از جمله از طریق ایجاد مراکز ملی صلاحیت.

حوزه های اصلی بومی سازی در بخش خودروهای دارای موتورهای احتراق داخلی شامل موتور و سامانه های آن، گیربکس، شاسی، بدنه و تجهیزات آن، برق و الکترونیک، سیستم های امنیتی، پلتفرم های دیجیتال است.

در بخش خودروهای الکتریکی و هیبریدی، علاوه بر موارد بالا، حوزه های دیگر برای بومی سازی باید شامل باتری کشش، اجزا و مواد مورد نیاز برای باتری کشش، موتور الکتریکی، الکترونیک قدرت و سیستم کنترل باشد.

همچنین بومی سازی تولید تجهیزات برای توسعه زیرساخت های شارژ ضروری است.

برای بومی سازی قطعات، می توان از هر یک از منابع اصلی فناوری و حقوق معنوی زیر استفاده کرد (به ترتیب از بالا به پایین):

توسعه روسیه بر اساس فناوری های روسی؛

توسعه روسیه بر اساس فناوری های خارجی؛

دستور توسعه فناوری در خارج از کشور با اخذ حق استفاده و توسعه؛

توسعه خارجی به دست آمده از طریق سرمایه گذاری مشترک.

شرایط اصلی دسترسی به بازار برای شرکت های خارجی تحت شرایط کشور و تولیدکنندگان قطعات سطح ۱ عبارتند از:

ایجاد یک سرمایه گذاری مشترک با یک شریک روسی که در آن یک سهام کنترل متعلق به شریک روسی است.

واگذاری حقوق معنوی به سرمایه گذاری مشترک یا شریک روسی، از جمله حق ایجاد تغییرات در طراحی و فناوری؛

دستیابی به سطوح هدف بومی سازی خرید واحدها، قطعات، اجزای فرعی و مواد به میزان ۸۰ تا ۹۰ درصد؛

ادغام تامین کنندگان قطعات روسی در خرید خودروسازان خارجی در سطح جهانی.

تصمیم گیری در مورد بهینه ترین منبع فناوری باید به صورت جداگانه برای هر قطعه و ماده بر اساس ارزیابی اتخاذ شود که تمام عوامل کلیدی، از جمله هزینه ها و زمان دستیابی به فناوری را باید مدنظر قرار داد.

برای تامین کنندگان مواد، یک ابزار کلیدی بومی سازی باید توسعه تولیدکنندگان ملی بر اساس امکانات تولید بزرگ موجود باشد.

در ارتباط با الزام به اطمینان از تعمیر خودروهای وارداتی و همچنین خودروهای تولید شده توسط شرکت های خارجی که فعالیت خود را در فدراسیون روسیه به حالت تعلیق درآورده یا متوقف کرده اند، لازم است موضوع سازماندهی بازاریابی قطعات مورد استفاده آنها بررسی شود که برای آنها لازم است از واردات عناصر این اجزا اطمینان حاصل شود و همچنین اسناد نظارتی ایجاد شود که الزامات مربوط به ویژگی های قطعات بازاریابی شده و شرایط بازسازی آنها را دربر بگیرد.

طی سال های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۵، ایجاد یک سامانه شفاف برای حمایت از توسعه تامین کنندگان بزرگ، متوسط و کوچک، از جمله سرمایه گذاری های ملی و مشترک، از جمله توسعه اشکال مختلف تامین مالی مشترک هزینه های فعالیت های زیر ضروری است:

سرمایه گذاری در توسعه و (یا) نوسازی تجهیزات تولید، تجهیزات و همچنین کسب مجوز برای تولید قطعات، اجزای فرعی و مواد در قلمرو فدراسیون روسیه.

سازماندهی و انجام کار تحقیق و توسعه (از جمله آزمایش)، صدور گواهینامه و اعتبار سنجی قطعات، اجزای فرعی، مواد برای تامین خودروسازان خارجی و روسی؛

توسعه شایستگی های ملی در زمینه سازماندهی و مدیریت تولید، مهندسی و بازاریابی، آمادگی و آموزش پیشرفته پرسنل برای تولید قطعات.

توسعه و عملی ساختن برنامه هایی برای بهبود کارایی تولید (بهینه سازی فرآیند، اجرای تولید ویژه)، از جمله با مشارکت سازمان های شخص ثالث.

اصول اصلی تخصیص حمایت دولتی، اطمینان از مقیاس تولید خودروها و قطعات برای جذابیت سرمایه گذاری در بومی سازی و تضمین موثرترین امکان صادرات محصولات از فدراسیون روسیه است. بکارگیری این اصول، ارتباط بین حجم حمایت دولت و سطح واقعی بومی سازی محصولات را که باید در چارچوب نظارتی صنعت گنجانده شود، تضمین می کند.

ابزاری برای افزایش جذابیت سرمایه گذاری پروژه ها برای توسعه و بومی سازی تولید قطعات، حل مسائل مربوط به عوارض بالای واردات یا سایر موانع برای واردات است.

اولویت برای تامین مالی مشترک دولت پروژه هایی است که الزامات یکپارچه سازی اجزای پایه ها را برآورده می کنند. الزامات یکسان سازی باید اساس قطعه، فناوری و پایه مواد برای تولید قطعات یا مواد را هم در بخش های بازار و هم بین بخش ها پوشش دهد.

علاوه بر این، پارامترهای شرایط مشارکت سرمایه گذاران خارجی در پروژه های صنعت سرمایه گذاری که به طور مستقیم یا غیرمستقیم از حمایت دولتی بهره مند می شوند، بررسی و اجرا می شود که در آن یکی از الزامات کلیدی تضمین حقوق برای نتایج فعالیت های فکری برای اشخاص حقوقی روسیه خواهد بود که در ارتباط با اجرای پروژه های ایجاد فناوری های حیاتی در صنعت خودرو و (یا) تولید قطعات حیاتی خودرو ایجاد شده است.

تصمیم گیری در مورد تعداد سازنده های قطعه برای پشتیبانی باید به صورت قطعه به قطعه بر اساس حجم بالقوه تولید خودرو با استفاده از آن گرفته شود.

۵. ارزیابی ریسک های اجرای راهبرد و راه های به حداقل رساندن آنها

ریسک های اصلی اجرای راهبرد عبارتند از:

عدم وجود تولیدکنندگان خارجی که مایل به مشارکت در سرمایه گذاری مشترک در فدراسیون روسیه با شرایط انتقال کامل فناوری (دانش فنی) به سازنده روسی هستند. راهی برای به حداقل رساندن ریسک، شناسایی ابزارهای اضافی حمایت مالی و غیر مالی است که جذابیت مشارکت را برای تولیدکنندگان خارجی افزایش می دهد.

اعمال محدودیت از طرف چین و سایر کشورهای دوست، تقویت محدودیت ها از طرف کشورهای خارجی که اقدامات غیردوستانه ای نسبت به فدراسیون روسیه برای سازمان های روسی در زمینه تامین قطعات، فناوری ها، مواد و تجهیزات، نرم افزار بومی سازی پایه های قطعات صنعت خودرو انجام می دهند. راهی برای به حداقل رساندن ریسک، جستجوی گزینه های جایگزین برای خرید تجهیزات و مواد وارداتی، توسعه مراکز صلاحیت روسیه است.

فقدان ابزارها و نهادهای موثر برای حمایت از توسعه صنایع قطعه سازی. راهی برای به حداقل رساندن ریسک، مشارکت دادن خودروسازان روسی در فرآیند توسعه تولید قطعات برای افزایش علاقه و کارایی در حمایت از چنین تولیدی است.

خروج پرسنل واجد شرایط، از جمله در زمینه فناوری اطلاعات. راهی برای به حداقل رساندن ریسک، شناسایی ابزارهای اضافی حمایت مالی و غیر مالی است که به حفظ پرسنل واجد شرایط کمک می کند.

معرفی محدودیت های واردات محصولات از صنعت خودرو روسیه توسط کشورهای خارجی که اقدامات غیردوستانه ای نسبت به فدراسیون روسیه انجام می دهند. راهی برای به حداقل رساندن ریسک، جستجوی مسیرهای جایگزین برای فروش محصولات صنعت خودرو روسیه، افزایش صادرات به کشورهای دوست است.

توسعه پیشرفته الزامات خارجی در مورد مسائل مقررات فنی. روش به حداقل رساندن ریسک، تجزیه و تحلیل عملیاتی و بروزرسانی الزامات روسیه در زمینه مقررات فنی است.

۶. پایش، کنترل و مدیریت اجرای راهبرد

پایش بر اجرای راهبرد بر اساس داده های مشاهده آماری صنعت، گزارش مطالب مربوط به اجرای برنامه اقدام برای راهبرد، اطلاعات اولیه از سازمان ها، تجزیه و تحلیل از سازمان های تحقیقاتی و همچنین سایر داده های رسمی است. پایش بر اجرای راهبرد در کل دوره عملیاتی آن انجام می شود و شامل جمع آوری، تلفیق و پردازش اطلاعات کمی و کیفی با استفاده از سامانه های داده کاوی بزرگ است.

پایش بر اجرای راهبرد توسط وزارت صنعت و تجارت فدراسیون روسیه با مشارکت سایر مقامات اجرایی فدرال و سازمان ها انجام می شود. بر اساس نتایج پایش، تصمیماتی برای تعدیل اهداف و فعالیت های راهبردی اتخاذ می شود.

بر اساس نتایج پایش، وزارت صنعت و تجارت فدراسیون روسیه تهیه گزارش سالانه پیشرفت اجرای راهبرد را سازماندهی می کند و آن را تا اول ژوئن به وزارت توسعه اقتصادی فدراسیون روسیه ارسال می کند.

گزارش پیشرفت اجرای راهبرد شامل موارد زیر است:

گزارش تحلیلی در مورد اجرای راهبرد؛

اطلاعات در مورد نتایج خاص، از جمله مقادیر شاخص های هدف به دست آمده در طول دوره گزارش و در مورد فعالیت های تکمیل شده و انجام نشده (با تجزیه و تحلیل دلایل عدم تحقق).

تجزیه و تحلیل عوامل موثر بر اجرای راهبرد؛

داده های مربوط به تخصیص بودجه مورد استفاده برای اجرای اقدامات برنامه های دولتی فدراسیون روسیه که اجرای راهبرد را تضمین می کند.

داده های مربوط به حجم بودجه جذب شده در چارچوب اجرای راهبرد خارج از بودجه، از جمله در مورد مشارکت عمومی و خصوصی؛

پیشنهادات در مورد نیاز به تعدیل راهبرد.

۷. پشتیبانی منابع برای اجرای راهبرد

برای دستیابی به اهداف اجرای راهبرد، تامین مالی به میزان زیر مورد نیاز خواهد بود:

تا ۳۰۰ میلیارد روبل با هزینه تخصیص بودجه از بودجه فدرال - به منظور اجرای برنامه جامع در ۲۰۲۳ - ۲۰۲۵ برای تسریع در بومی سازی اجزای مهم خودرو (در صورت اجرای سناریوی توسعه هدف راهبرد).

تا ۲۶ میلیارد روبل سالانه با هزینه تخصیص بودجه فدرال - به منظور افزایش تقاضا در سال ۲۰۲۳ - ۲۰۲۵ برای محصولات صنعت خودرو.

پیوست شماره ۱

راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵

مسیرهای در اولویت توسعه فناوری صنعت خودرو

| دوره تسلط بر جهت توسعه فناوری صنعت خودرو | مسیرهای توسعه فناوری صنعت خودرو | گروه های فناوری |
|--|---|--|
| تا سال ۲۰۲۵ | واحد پیشرانش برای خودروهای برقی | ۱. عناصر واحد پیشرانش |
| تا سال ۲۰۲۵ | مکانیزم دستور رک و پینیون مهره تویی چرخ دنده دستور قطعات میکروالکترونیک (اجزای تراشه و بردهای مدار چاپی) | ۲. اجزای جعبه دنده، شاسی و دستور |
| تا سال ۲۰۲۵ | حسگرها (سامانه کنترل خودرو) بازوی مکانیکی الکترومکانیکی، گروه های دکمه ای (انتخابگر گیربکس، سوئیچ های ستون دستور و غیره) محرك ها و درایوها (مکانیسم تعویض دنده، کلاچ، سیستم های گرمایش، سرمایش و تهویه مطبوع، محرك صندلی و غیره) | ۳. اجزای الکترونیکی و الکترومکانیکی واحدهای کنترل، حسگرها |
| تا سال ۲۰۲۵ | واحدهای کنترل الکترونیکی برای سیستم ترمز ضد قفل (ABS)، کنترل پایداری الکترونیکی (ESP)، بدنه سوپاپ (ماژولار)، واحد کنترل | ۴. اجزای جعبه دنده، شاسی و دستور |

| | | |
|---|---|-------------|
| ۵. اجزای جعبه دنده، شاسی و دستور | یاتاقان (گیربکس اتوماتیک، گیربکس دستی، کلاچ، یاتاقان چرخ، میل کاردان و غیره) | تا سال ۲۰۲۷ |
| ۶. عناصر بدنه | اتصالات بدنه (قفل، لولا، محدود کننده) ایمنی غیرفعال | تا سال ۲۰۲۷ |
| ۷. اجزای الکترونیکی و الکترومکانیکی واحدهای کنترل، حسگرها | اتصالات دسته سیم | تا سال ۲۰۲۷ |
| ۸. سایر اجزای فرعی | اتصالات، اتصالات سریع، اتصالات سخت افزار، اتصال دهنده فولادهای ویژه (فنرها، سامانه تعلیق فنر شمشوی و غیره) پلیمرها (داخلی، بیرونی، واحد قدرت) محصولات لاستیکی | تا سال ۲۰۲۷ |
| ۹. موادها | مواد رنگ و لاک (پرایمرهای ثانویه، لعاب، لاک الکل) مواد کاتافور تیک (از جمله مواد آماده سازی سطح) ماستیک، خمیر، مواد، چسب | تا سال ۲۰۲۷ |
| ۱۰. عناصر پیشران | موتور احتراق داخلی و سامانه های آن (شامل اجزای شاتون و گروه پیستون و مکانیزم توزیع گاز، توربوشارژر، سامانه تصفیه گازهای خروجی، سامانه های خنک کننده، فیلترها) تجهیزات سوخت (انژکتورها، بدنه نازل، لوله های فشار قوی) جعبه دنده خودکار | تا سال ۲۰۳۰ |

| | | |
|-----------------------------------|--|-------------|
| | محورها و کاهنده‌های محور (از جمله محورهای اتوبوس‌های سطح پایین و اتوبوس‌های برقی) | |
| ۱۱. اجزای جعبه دنده، شاسی و دستور | اتصالات و درایوهای CV انتقالات کاردان سیستم تعلیق دیسک‌های اصطکاک گیربکس اتوماتیک و دیسک‌های کلاچ، لنت ترمز | تا سال ۲۰۲۷ |

پیوست شماره ۲

راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵

شاخص های هدف

اجرای راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵

| شاخص | واحد اندازه گیری | سال ۲۰۲۲ | سال ۲۰۲۳ | سال ۲۰۲۴ | سال ۲۰۲۵ | سال ۲۰۲۶ | سال ۲۰۲۷ | سال ۲۰۲۸ | سال ۲۰۲۹ | سال ۲۰۳۰ | سال ۲۰۳۱ | سال ۲۰۳۲ | سال ۲۰۳۳ | سال ۲۰۳۴ | سال ۲۰۳۵ | |
|--------------------------------------|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------|
| ۱. سناریوی هدف برای توسعه صنعت خودرو | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۱. شاخص های اصلی توسعه صنعت خودرو | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۱ | حجم کل فروش خودرو و اتوبوس در بازار روسیه | هزار عدد | ۱۰۸۹ | ۱۱۶۸ | ۱۲۸۵ | ۱۵۷۷ | ۱۷۶۵ | ۱۷۸۲ | ۱۸۰۰ | ۱۸۱۷ | ۱۸۳۷ | ۱۸۵۶ | ۱۸۷۳ | ۱۸۹۲ | ۱۹۱۱ | ۱۹۳۱ |
| ۲ | واردات خودروهای دست دوم | هزار عدد | ۳۰۰ | ۲۰۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | -۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------|------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|
| ۳ | حجم کل تولید خودرو و اتوبوس | هزار عدد | ۴۵۷ | ۶۲۶ | ۸۳۹ | ۱۰۹۲ | ۱۲۹۸ | ۱۳۹۱ | ۱۴۸۹ | ۱۵۹۱ | ۱۶۹۹ | ۱۷۳۹ | ۱۷۸۳ | ۱۸۲۶ | ۱۸۷۳ | ۱۹۲۱ |
| ۴ | حجم کل تولید خودروهای برقی و اتوبوس | هزار عدد | ۲.۵ | ۷.۴ | ۱۷.۵ | ۴۴ | ۷۱ | ۹۴ | ۱۱۵ | ۱۶۲.۴ | ۲۱۷ | ۲۴۲ | ۳۰.۶ | ۳۷۲ | ۴۳۸ | ۵۰۶ |
| ۵ | سهم خودروها و اتوبوس های تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه در کل حجم فروش | درصد | ۴۰.۵ | ۵۱.۸ | ۶۳.۲ | ۶۷.۱ | ۷۰.۱ | ۷۳.۱ | ۷۶.۲ | ۷۹.۳ | ۸۲.۴ | ۸۲.۵ | ۸۲.۵ | ۸۲.۶ | ۸۲.۷ | ۸۲.۷ |
| ۶ | افزایش حجم صادرات | درصد | -۸۵ | ۳۴ | ۳۲ | ۲۹ | ۷۵ | ۴۲ | ۳۳ | ۲۸ | ۲۴ | ۱۴ | ۱۳ | ۱۲ | ۱۱ | ۱۰ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|
| | خودرو نسبت به سال قبل | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۷ | تراز تجاری صنعت خودرو (شامل واردات، صادرات، خودروهای نو و دست دوم و قطعات تولیدی) | میلیارد روبل | -۱۶۷۲ | -۱۶۲۱ | -۱۳۴۴ | -۱۲۶۹ | -۱۲۵۴ | -۱۰۹۲ | -۹۱۵ | -۷۲۳ | -۵۱۴ | -۴۱۱ | -۲۹۹ | -۱۷۸ | -۴۸ | ۹۲ |
| ۸ | شاخص حجم فیزیکی ارزش افزوده ناخالص | درصد | ۵۲ | ۱۴۲ | ۱۴۰ | ۱۳۷ | ۱۱۷ | ۱۰۷ | ۱۰۷ | ۱۰۶ | ۱۰۶ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|-------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه تریلر (درصد سطح سال قبل) | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۹ | افزایش دستمزد واقعی (درصد نسبت به سال گذشته) | درصد | -۵.۶ | ۵.۵ | ۴.۷ | ۳.۷ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ |
| ۱۰ | افزایش تعداد کارکنان نسبت به سال گذشته | هزار نفر | -۵.۲ | ۱.۷ | ۲.۳ | ۲.۵ | ۲.۸ | ۳.۲ | ۳.۸ | ۵.۱ | ۶.۹ | ۷.۴ | ۷.۷ | ۷.۹ | ۸.۲ | ۸.۵ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|------|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| ۱۱ | رشد بهره وری نیروی کار در صنعت خودرو (درصد نسبت به سال گذشته) | درصد | -۴۸ | ۳۶ | ۳۴ | ۳۲.۳ | ۱۶ | ۶ | ۶ | ۴.۶ | ۴ | ۳ | ۲ | ۲ | ۱ | ۱ |
| ۱۲ | شاخص حجم فیزیکی سرمایه گذار در سرمایه ثابت صنعت خودرو (نسبت درصد سال گذشته) | درصد | ۶۰ | ۲۶۴ | ۱۴۲ | ۱۳۰ | ۱۰۶ | ۱۰۷ | ۱۰۵ | ۱۰۳ | ۱۰۶ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ |

| ۲. خودروهای سواری | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|----------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ۱۳ | حجم فروش خودروهای سواری | هزار عدد | ۹۰۰ | ۹۶۰ | ۱۰۵۷ | ۱۳۳۰ | ۱۵۰۰ | ۱۵۱۵ | ۱۵۳۰ | ۱۵۴۵ | ۱۵۶۱ | ۱۵۷۷ | ۱۵۹۲ | ۱۶۰۸ | ۱۶۲۴ | ۱۶۴۱ |
| ۱۴ | حجم تولید خودروهای سواری | هزار عدد | ۳۲۲ | ۴۷۰ | ۶۶۰ | ۸۸۹ | ۱۰۶۸ | ۱۱۴۷ | ۱۲۲۹ | ۱۳۱۵ | ۱۴۰۵ | ۱۴۳۵ | ۱۴۶۶ | ۱۴۹۷ | ۱۵۳۰ | ۱۵۶۳ |
| ۱۵ | سهم خودروهای سواری تولید شده در فدراسیون روسیه در حجم فروش | درصد | ۳۵ | ۴۷ | ۶۱ | ۶۵ | ۶۸ | ۷۱ | ۷۵ | ۷۸ | ۸۱ | ۸۱ | ۸۱ | ۸۱ | ۸۱ | ۸۱ |
| ۱۶ | میانگین سطح بومی سازی خودروهای سواری | درصد | ۴۳ | ۵۰ | ۵۵ | ۶۰ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۷۰ | ۷۰ | ۷۰ | ۷۰ | ۷۰ | ۷۰ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|----------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۳. خودروهای تجاری سبک | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۱۷ | حجم فروش خودروهای تجاری سبک | هزار عدد | ۹۰ | ۱۰۱ | ۱۱۳ | ۱۲۴ | ۱۳۵ | ۱۳۶ | ۱۳۸ | ۱۳۹ | ۱۴۰ | ۱۴۲ | ۱۴۳ | ۱۴۵ | ۱۴۶ | ۱۴۸ |
| ۱۸ | حجم تولید خودروهای تجاری سبک | هزار عدد | ۵۶ | ۶۹ | ۸۴ | ۹۹ | ۱۱۶ | ۱۲۵ | ۱۳۵ | ۱۴۶ | ۱۵۷ | ۱۶۲ | ۱۶۸ | ۱۷۴ | ۱۸۰ | ۱۸۷ |
| ۱۹ | سهم خودروهای تجاری سبک تولید شده در قلمرو فدراسیون | درصد | ۶۰ | ۶۶ | ۷۱ | ۷۷ | ۸۱ | ۸۴ | ۸۸ | ۹۱ | ۹۵ | ۹۵ | ۹۵ | ۹۵ | ۹۵ | ۹۵ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---|----------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | روسیه در حجم فروش خودروهای تجاری سبک | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۲۰ | میانگین سطح بومی سازی وسایل نقلیه تجاری سبک تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه | درصد | ۳۷ | ۴۰ | ۴۵ | ۵۰ | ۵۵ | ۶۰ | ۶۵ | ۷۰ | ۷۰ | ۷۰ | ۷۵ | ۷۵ | ۷۵ | ۸۰ |
| ۴. کامیون ها | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۲۱ | حجم فروش کامیون ها | هزار عدد | ۸۵ | ۹۳ | ۱۰۰ | ۱۰۸ | ۱۱۵ | ۱۱۶ | ۱۱۷ | ۱۱۸ | ۱۲۰ | ۱۲۱ | ۱۲۲ | ۱۲۳ | ۱۲۵ | ۱۲۶ |
| ۲۲ | حجم تولید کامیون ها | هزار عدد | ۶۵ | ۷۳ | ۸۱ | ۹۰ | ۹۹ | ۱۰۴ | ۱۰۹ | ۱۱۴ | ۱۲۰ | ۱۲۵ | ۱۳۱ | ۱۳۷ | ۱۴۴ | ۱۵۱ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| ۲۳ | سهم کامیون های تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه در حجم فروش کامیون ها | درصد | ۷۳ | ۷۵ | ۷۸ | ۸۰ | ۸۱ | ۸۲ | ۸۳ | ۸۴ | ۸۵ | ۸۶ | ۸۷ | ۸۸ | ۸۹ | ۹۰ |
| ۲۴ | میانگین سطح بومی سازی کامیون های تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه | درصد | ۳۰ | ۴۵ | ۵۰ | ۵۵ | ۶۰ | ۶۵ | ۷۰ | ۷۰ | ۷۵ | ۷۵ | ۷۵ | ۸۰ | ۸۰ | ۸۰ |
| ۵. اتوبوس ها | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۲۵ | حجم فروش اتوبوس ها | هزار عدد | ۱۴ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| ۲۶ | حجم تولید اتوبوس ها | هزار عدد | ۱۴ | ۱۴ | ۱۴ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۷ | ۱۷ | ۱۸ | ۱۸ | ۱۹ | ۲۰ |
| ۲۷ | سهم اتوبوس های تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه در حجم فروش اتوبوس ها | درصد | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ |
| ۲۸ | میانگین سطح بومی سازی اتوبوس های تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه | درصد | ۳۲ | ۴۰ | ۴۵ | ۵۰ | ۵۵ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۷۰ | ۷۰ |
| ۶. تولید قطعات | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|--------------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ۲۹ | حجم حمل و نقل قطعات | میلیارد روبل | ۴۳۰ | ۶۹۰ | ۱۰۵۷ | ۱۵۵۱ | ۱۸۱۲ | ۱۹۳۲ | ۲۰۵۸ | ۲۱۹۱ | ۲۳۳۰ | ۲۳۹۶ | ۲۴۶۶ | ۲۵۳۹ | ۲۶۱۵ | ۲۶۹۴ |
| ۳۰ | حجم سرمایه گذاری در تولید قطعات | میلیارد روبل | ۲۵ | ۷۸ | ۱۰۴ | ۱۲۵ | ۱۲۸ | ۱۳۶ | ۱۴۲ | ۱۴۵ | ۱۵۴ | ۱۵۹ | ۱۶۳ | ۱۶۸ | ۱۷۳ | ۱۷۸ |
| ۳۱ | نسبت حجم سرمایه گذاری در تولید قطعات و حجم محموله های خودرو | درصد | ۲.۲ | ۵.۴ | ۵.۷ | ۵.۵ | ۴.۸ | ۴.۸ | ۴.۷ | ۴.۵ | ۴.۵ | ۴.۵ | ۴.۵ | ۴.۵ | ۴.۵ | ۴.۵ |
| ۳۲ | میزان سرمایه گذاری در تحقیق و | میلیارد روبل | ۱۰ | ۱۴ | ۲۷ | ۴۶ | ۵۳ | ۵۷ | ۶۱ | ۶۴ | ۶۸ | ۷۰ | ۷۲ | ۷۵ | ۷۷ | ۷۹ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | توسعه بر حسب قطعه | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۳۳ | نسبت حجم سرمایه گذاری در کار تحقیق و توسعه بر روی قطعات و حجم محموله های خودرو | درصد | ۰،۹ | ۱ | ۱،۵ | ۲ | ۲ | ۲ | ۲ | ۲ | ۲ | ۲ | ۲ | ۲ | ۲ | ۲ |
| ۱. سناریوی اساسی برای توسعه صنعت خودرو | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۱. شاخص های اصلی توسعه صنعت خودرو به عنوان یک کل | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۱ | حجم کل فروش خودرو و اتوبوس در بازار روسیه | هزار عدد | ۱۰۸۹ | ۱۱۶۸ | ۱۲۸۵ | ۱۵۷۷ | ۱۷۶۵ | ۱۷۸۲ | ۱۸۰۰ | ۱۸۱۷ | ۱۸۳۷ | ۱۸۵۶ | ۱۸۷۳ | ۱۸۹۲ | ۱۹۱۱ | ۱۹۳۱ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ۲ | واردات خودروهای دست دوم | هزار عدد | ۳۰۰ | ۳۰۰ | ۳۰۰ | ۲۷۵ | ۲۵۰ | ۲۲۵ | ۲۰۰ | ۱۷۵ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ | ۱۵۰ |
| ۳ | حجم کل تولید خودرو و اتوبوس | هزار عدد | ۴۵۷ | ۵۸۷ | ۷۳۹ | ۹۰۹ | ۱۰۳۳ | ۱۰۶۰ | ۱۰۸۷ | ۱۱۱۶ | ۱۱۴۶ | ۱۱۷۶ | ۱۲۰۷ | ۱۲۴۰ | ۱۲۷۲ | ۱۳۰۵ |
| ۴ | حجم کل تولید خودروهای برقی و اتوبوس | هزار عدد | ۲،۵ | ۶ | ۱۵ | ۲۶ | ۵۷ | ۸۶ | ۱۱۶ | ۱۴۷ | ۱۷۸ | ۱۹۹ | ۲۲۱ | ۲۴۴ | ۲۶۶ | ۲۹۰ |
| ۵ | سهم خودروها و اتوبوس های تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه در کل حجم فروش | درصد | ۴۰،۵ | ۴۸،۵ | ۵۵،۶ | ۵۵،۸ | ۵۶،۱ | ۵۶،۶ | ۵۷ | ۵۷،۵ | ۵۸ | ۵۸،۴ | ۵۸،۹ | ۵۹،۳ | ۵۹،۸ | ۶۰،۲ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| ۶ | افزایش حجم صادرات خودرو نسبت به سال گذشته | درصد | -۸۵ | ۲۶ | ۲۴ | ۲۱ | ۴۰ | ۲۲ | ۱۹ | ۱۷ | ۱۴ | ۱۳ | ۱۲ | ۱۲ | ۱۱ | ۱۰ |
| ۷ | تراز تجاری صنعت خودرو (شامل واردات و صادرات) خودروهای نو و دست دوم و قطعات (تولیدی) | میلیارد روبل | -۱۶۷۲ | -۱۹۵۶ | -۱۸۰۹ | -۲۱۵۲ | -۲۳۲۹ | -۲۲۸۰ | -۲۲۲۸ | -۲۱۷۲ | -۲۱۱۲ | -۲۰۴۸ | -۱۹۸۰ | -۱۹۰۷ | -۱۸۳۰ | ۱۷۴۸ |
| ۸ | شاخص حجم فیزیکی | درصد | ۵۲ | ۱۲۲ | ۱۲۱ | ۱۲۰ | ۱۱۴ | ۱۰۴ | ۱۰۴ | ۱۰۴ | ۱۰۴ | ۱۰۴ | ۱۰۴ | ۱۰۴ | ۱۰۴ | ۱۰۴ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|----------|------|-----|-----|-----|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ارزش افزوده ناخالص تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیمه تریلر (درصد نسبت به سال گذشته) | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۹ | افزایش دستمزدهای واقعی (درصد نسبت به سال گذشته) | درصد | -۵,۶ | ۵,۵ | ۴,۷ | ۳,۷ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ | ۳ |
| ۱۰ | افزایش تعداد | هزار نفر | -۵,۲ | ۱,۳ | ۱,۳ | ۱,۳ | ۱,۳ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ | ۰ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | کارکنان نسبت به سال گذشته | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۱۱ | افزایش بهره وری نیروی کار در صنعت خودرو (درصد نسبت به سال گذشته) | درصد | -۴۸ | ۲۱ | ۲۰ | ۱۹ | ۱۳ | ۴ | ۴ | ۴ | ۳،۸ | ۲،۷ | ۱،۹ | ۱،۸ | ۰،۹ | ۰،۸ |
| ۱۲ | شاخص حجم فیزیکی سرمایه گذاری در سرمایه ثابت صنعت خودرو | درصد | ۶۰ | ۱۲۱ | ۱۲۰ | ۱۱۸ | ۱۱۲ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ | ۱۰۳ |

| (درصد نسبت به سال گذشته) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--|----------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ۲. خودروهای سواری | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۱۳ | حجم فروش خودروهای سواری | هزار عدد | ۹۰۰ | ۹۶۰ | ۱۰۵۷ | ۱۳۳۰ | ۱۵۰۰ | ۱۵۱۵ | ۱۵۳۰ | ۱۵۴۵ | ۱۵۶۱ | ۱۵۷۷ | ۱۵۹۲ | ۱۶۰۸ | ۱۶۲۴ | ۱۶۴۱ |
| ۱۴ | حجم تولید خودروهای سواری | هزار عدد | ۳۲۲ | ۴۳۸ | ۵۷۷ | ۷۳۲ | ۸۳۹ | ۸۶۱ | ۸۸۳ | ۹۰۶ | ۹۳۰ | ۹۵۴ | ۹۷۹ | ۱۰۰۴ | ۱۰۳۰ | ۱۰۵۷ |
| ۱۵ | سهم خودروهای سواری تولید شده در فدراسیون روسیه در حجم فروش | درصد | ۳۵ | ۴۴ | ۵۳ | ۵۳ | ۵۴ | ۵۴ | ۵۵ | ۵۵ | ۵۶ | ۵۶ | ۵۷ | ۵۷ | ۵۸ | ۵۸ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|----------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| ۱۶ | میانگین سطح بومی سازی خودروهای سواری تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه | درصد | ۴۳ | ۵۰ | ۵۰ | ۵۰ | ۵۵ | ۵۵ | ۵۵ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۰ |
| ۳. خودروهای تجاری سبک | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۱۷ | حجم فروش خودروهای تجاری سبک | هزار عدد | ۹۰ | ۱۰۱ | ۱۱۳ | ۱۲۴ | ۱۳۵ | ۱۳۶ | ۱۳۸ | ۱۳۹ | ۱۴۰ | ۱۴۲ | ۱۴۳ | ۱۴۵ | ۱۴۶ | ۱۴۸ |
| ۱۸ | حجم تولید خودروهای تجاری سبک | هزار عدد | ۵۶ | ۶۴ | ۷۱ | ۷۹ | ۸۸ | ۹۰ | ۹۳ | ۹۵ | ۹۸ | ۱۰۱ | ۱۰۴ | ۱۰۷ | ۱۱۰ | ۱۱۳ |
| ۱۹ | سهم خودروهای | درصد | ۶۰ | ۶۰ | ۶۱ | ۶۱ | ۶۲ | ۶۲ | ۶۳ | ۶۳ | ۶۳ | ۶۴ | ۶۴ | ۶۴ | ۶۵ | ۶۵ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| تجاری سبک تولید شده در فدراسیون روسیه در حجم فروش خودروهای تجاری سبک | | | | | | | | | | | | | | | | |
| میانگین سطح بومی سازی خودروهای تجاری سبک تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه | درصد | ۳۷ | ۴۰ | ۴۵ | ۵۰ | ۵۵ | ۵۵ | ۵۵ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ |
| ۴. کامیون ها | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|----------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| ۲۱ | حجم فروش کامیون ها | هزار عدد | ۸۵ | ۹۳ | ۱۰۰ | ۱۰۸ | ۱۱۵ | ۱۱۶ | ۱۱۷ | ۱۱۸ | ۱۲۰ | ۱۲۱ | ۱۲۲ | ۱۲۳ | ۱۲۵ | ۱۲۶ |
| ۲۲ | حجم تولید کامیون ها | هزار عدد | ۶۵ | ۷۱ | ۷۷ | ۸۴ | ۹۱ | ۹۴ | ۹۶ | ۹۹ | ۱۰۲ | ۱۰۵ | ۱۰۸ | ۱۱۲ | ۱۱۵ | ۱۱۸ |
| ۲۳ | سهم کامیون ها تولید شده در فدراسیون روسیه در حجم فروش کامیون ها | درصد | ۷۳ | ۷۴ | ۷۴ | ۷۵ | ۷۵ | ۷۶ | ۷۶ | ۷۷ | ۷۷ | ۷۸ | ۷۸ | ۷۹ | ۷۹ | ۸۰ |
| ۲۴ | میانگین سطح بومی سازی کامیون ها تولید شده در قلمرو فدراسیون روسیه | درصد | ۳۴ | ۴۵ | ۵۰ | ۵۵ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۰ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ | ۶۵ |

| ۵. اتوبوس ها | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| ۲۵ | حجم فروش اتوبوس ها | هزار عدد | ۱۴ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ |
| ۲۶ | حجم تولید اتوبوس ها | هزار عدد | ۱۴ | ۱۴ | ۱۴ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۶ | ۱۷ | ۱۷ | ۱۷ |
| ۲۷ | سهم اتوبوس های تولید شده در فدراسیون روسیه در حجم فروش اتوبوس ها | درصد | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ | ۹۰ |
| ۲۸ | میانگین سطح بومی سازی اتوبوس ها تولید شده در قلمرو | درصد | ۳۲ | ۴۰ | ۴۰ | ۴۵ | ۴۵ | ۴۵ | ۴۵ | ۴۵ | ۴۵ | ۵۰ | ۵۰ | ۵۰ | ۵۰ | ۵۰ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|---|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | فدراسیون روسیه | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۶. تولید قطعات | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ۲۹ | حجم حمل و نقل قطعات | میلیارد روبل | ۴۳۰ | ۵۳۳ | ۶۵۶ | ۷۹۶ | ۹۱۹ | ۹۷۳ | ۱۰۲۹ | ۱۰۸۷ | ۱۱۴۸ | ۱۲۱۲ | ۱۲۷۸ | ۱۳۴۷ | ۱۴۱۸ | ۱۴۹۳ |
| ۳۰ | حجم سرمایه گذاری در تولید قطعات | میلیارد روبل | ۲۵ | ۳۰ | ۳۶ | ۴۳ | ۴۸ | ۴۹ | ۵۱ | ۵۲ | ۵۳ | ۵۵ | ۵۶ | ۵۸ | ۵۹ | ۶۱ |
| ۳۱ | نسبت حجم سرمایه گذاری در تولید قطعات و حجم محموله های خودرو | درصد | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ | ۲.۲ |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| ۳۲ | میزان سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه بر حسب قطعه | میلیارد روبل | ۱۰ | ۱۲ | ۱۵ | ۱۷ | ۱۹ | ۱۹ | ۲۱ | ۲۲ | ۲۲ | ۲۲ | ۲۳ | ۲۴ | ۲۴ | ۲۵ |
| ۳۳ | نسبت حجم سرمایه گذاری در کار تحقیق و توسعه بر روی قطعات و حجم محموله های خودرو | درصد | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ | ۰،۹ |

* مقدار شاخص هدف برای سال ۲۰۲۲ برای اهداف اطلاعاتی داده شده است و کنترلی در چارچوب نظارت بر اجرای راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵، مصوب با فرمان دولت فدراسیون روسیه مورخ ۲۸ دسامبر ۲۰۲۲. ۲-۴۲۶۱ N نیست.

پیوست شماره ۳

راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵

پیش بینی ساختار بازار صنعت خودرو

| نوع سامانه پیشرانش | سال ۲۰۲۵ | سال ۲۰۳۰ | سال ۲۰۳۵ |
|--|-----------------|----------------|----------------|
| I. خودروهای سواری | | | |
| موتور احتراق داخلی با سوخت بنزین و دیزل | ۹۹ درصد | ۸۶ - ۹۳ درصد | ۷۰ - ۸۰ درصد |
| نیروی محرکه الکتریکی شامل هیبریدی و پیل های سوختی | کمتر از یک درصد | ۱۲-۵ درصد | ۲۵-۱۵ درصد |
| موتور احتراق داخلی با سوخت متان | کمتر از یک درصد | کمتر از ۲ درصد | کمتر از ۵ درصد |
| II. خودروهای تجاری سبک | | | |
| موتور احتراق داخلی با سوخت بنزین و دیزل | ۹۷-۹۹ درصد | ۸۴-۹۱ درصد | ۶۷-۷۲ درصد |
| نیروی محرکه الکتریکی شامل هیبریدی ها و پیل های سوختی | کمتر از یک درصد | ۱۱-۴ درصد | ۱۸-۱۳ درصد |
| موتور احتراق داخلی با سوخت متان | ۱-۳ درصد | ۵ درصد | ۱۵ درصد |
| III. کامیون ها | | | |
| موتور احتراق داخلی با سوخت بنزین و دیزل | ۹۵ درصد | ۸۵ درصد | ۶۵ درصد |
| نیروی محرکه الکتریکی شامل هیبریدی ها و پیل های سوختی | ۰ درصد | ۵ درصد | ۱۵ درصد |
| موتور احتراق داخلی با سوخت متان | ۵ درصد | ۱۰ درصد | ۲۰ درصد |
| IV. اتوبوس ها | | | |
| موتور احتراق داخلی با سوخت بنزین و دیزل | ۵۷ درصد | ۵۰ درصد | ۴۵ درصد |

| | | | |
|--|---------|----------------|--|
| ۲۰ درصد | ۱۰ درصد | کمتر از ۳ درصد | نیروی محرکه الکتریکی شامل هیبریدی ها و پیل های سوختی |
| ۳۵ درصد | ۴۰ درصد | ۴۰ درصد | موتور احتراق داخلی با سوخت متان |
| تصویب شده به دستور دولت فدراسیون روسیه در ۲۸ دسامبر ۲۰۲۲-۲۰۲۱ N ۴۲۶۱ | | | |

طرح اقدامات اولویت دار برای اجرای راهبرد توسعه صنعت خودروی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵

| مجرى مسئول | مهلت تکمیل رویداد | نوع سند | نام رویداد |
|--|---------------------------------|------------------------------|--|
| ۱. فعالیت هایی با هدف توسعه تولید | | | |
| وزارت صنعت و تجارت روسیه، مقامات اجرایی فدرال ذینفع | سه ماهه اول ۲۰۲۳ | مصوبات دولتی | ۱. شناسایی فناوری های ضروری و قطعات خودرو |
| وزارت صنعت و تجارت روسیه، FAS روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه | سه ماهه اول ۲۰۲۳ | دستور دولت فدراسیون روسیه | ۲. اصلاحات در دستور دولت فدراسیون روسیه مورخ ۱۷ ژوئیه ۲۰۱۵ N ۷۱۹ " در مورد تایید تولید محصولات صنعتی در قلمرو فدراسیون روسیه " از نظر بروز رسانی آن و همچنین ایجاد امکان جمع آوری امتیاز فقط برای اجرای واقعی عملیات (شرایط) |
| وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه، FAS روسیه | سه ماهه اول ۲۰۲۳ | گزارش به دولت فدراسیون روسیه | ۳. ایجاد شرایطی برای مشارکت سرمایه گذاران خارجی در پروژه های صنعت سرمایه گذاری که به طور مستقیم یا غیرمستقیم از حمایت دولت بهره مند می شوند |
| وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه | سه ماهه اول ۲۰۲۳ (سالانه بیشتر) | گزارش به دولت فدراسیون روسیه | ۴. تهیه پیشنهاد برای اجرای پروژه های تولید انبوه قطعات و مجموعه های خودروهای چرخدار و تجهیزات تخصصی |

| | | | |
|---|---|------------------------------------|--|
| | | | اقتصادی روسیه، وزارت دارایی روسیه |
| ۵. اصلاحات در دستور دولت فدراسیون روسیه ۲۶ دسامبر ۲۰۱۳ N ۱۲۹۱ "در مورد هزینه مورد استفاده مجدد در مورد وسایل نقلیه چرخدار (شاسی) و تریلر برای آنها و در مورد اصلاحات برخی از اقدامات دولت فدراسیون روسیه" در مورد تعدیل ضریب برای محاسبه میزان هزینه بازایی * | دستور دولت فدراسیون روسیه | سه ماهه اول ۲۰۲۳ | وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه، وزارت دارایی روسیه |
| ۶. تخصیص بودجه برای اجرای برنامه موسسه خودمختار ایالتی فدرال "صندوق توسعه فناوری روسیه" "تولید اجزای پایه برای وسایل نقلیه چرخدار و تجهیزات ویژه" * | مصوبات قانونی | سه ماهه دوم ۲۰۲۳ | وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه، وزارت دارایی روسیه |
| II. فعالیت هایی با هدف تحریک تقاضا | | | |
| ۷. انجام تجزیه و تحلیل اثربخشی و ارائه پیشنهادها برای اجرای اقدامات حمایتی دولت از تقاضا | گزارش به دولت فدراسیون روسیه | سه ماهه اول ۲۰۲۳ (سالانه بیشتر) | وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه، وزارت دارایی روسیه |
| ۸. بررسی موضوع امکان سنجی اصلاح قانون مالیات فدراسیون روسیه از نظر تمایز بار مالیاتی بسته به طول عمر وسایل نقلیه تجاری به منظور تحریک بروزرسانی ناوگان وسایل نقلیه تجاری | گزارش به دولت فدراسیون روسیه با پیوست پیش نویس قانون فدرال (در صورت لزوم) | سه ماهه اول ۲۰۲۴ | وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه، وزارت دارایی روسیه |

| | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------|--|
| <p>۹. اصلاحات در دستور دولت فدراسیون روسیه مورخ ۱۶ آوریل ۲۰۱۵ N ۳۶۴ "در مورد اعطای یارانه از بودجه فدرال به سازمان های اعتباری روسیه برای جبران درآمد از دست رفته در وام های صادر شده توسط سازمان های اعتباری روسیه در سال ۲۰۱۵ - ۲۰۱۷ به اشخاص حقیقی برای خرید خودرو و بازپرداخت بخشی از هزینه های وام های صادر شده در سال ۲۰۱۸ - ۲۰۲۳ به اشخاص حقیقی برای خرید خودرو" از نظر تکمیل لیست خودروهای مشمول یارانه متناظر با خودروهایی که با پیل سوختی هیدروژنی کار می کنند.</p> | <p>دستور دولت فدراسیون روسیه</p> | <p>سه ماهه اول ۲۰۲۵</p> | <p>وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه، وزارت دارایی روسیه</p> |
| <p>۱۰. اصلاحات در دستور دولت فدراسیون روسیه مورخ ۸ مه ۲۰۲۰ N ۶۴۹ "در مورد تصویب قوانین اعطای یارانه از بودجه فدرال برای جبران ضرر و زیان در درآمد سازمان های لیزینگ روسیه هنگام ارائه تخفیف به مستاجر در پرداخت پیش پرداخت تحت قراردادهای لیزینگ برای وسایل نقلیه چرخدار منعقد شده در ۲۰۱۸ - ۲۰۲۳ از نظر تکمیل لیست خودروهایی که مشمول یارانه مربوطه با خودروهای دارای پیل سوختی هیدروژنی هستند.</p> | <p>دستور دولت فدراسیون روسیه</p> | <p>سه ماهه اول ۲۰۲۵</p> | <p>وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت توسعه اقتصادی روسیه، وزارت دارایی روسیه</p> |
| <p>۱۱. تعیین رابطه بین سطح واقعی بومی سازی خودرو و اقدامات حمایتی دولت ارائه شده به خودروسازان روسی، ارائه پیشنهادات برای تنظیم اقدامات مربوطه دولت فدراسیون روسیه.</p> | | | |
| <p>۱۱. تعیین رابطه بین سطح واقعی بومی سازی خودرو و اقدامات حمایتی دولت ارائه شده به خودروسازان روسی، ارائه پیشنهادات برای تنظیم اقدامات مربوطه دولت فدراسیون روسیه.</p> | <p>گزارش به دولت فدراسیون روسیه</p> | <p>سه ماهه اول ۲۰۲۳</p> | <p>وزارت صنعت و تجارت روسیه، مقامات اجرایی فدرال ذینفع</p> |

| | | | |
|---|------------------------------|---|---|
| ۱۲. ارائه پیشنهادهایی برای واگذاری حقوق نتایج فعالیت های فکری ناشی از اجرای پروژه های ایجاد فناوری های حیاتی در صنعت خودروسازی و (یا) تولید اجزای حیاتی به اشخاص حقوقی روسیه با امکان استفاده از چنین حقوقی در منافع فدراسیون روسیه | گزارش به دولت فدراسیون روسیه | سه ماهه اول ۲۰۲۳ | وزارت صنعت و تجارت روسیه، مقامات اجرایی فدرال ذینفع |
| ۱۷. اقدامات دیگر | | | |
| ۱۳. تهیه پیشنهادات برای بروزرسانی و توسعه استانداردهای حرفه ای جدید در صنعت خودرو با در نظر گرفتن توسعه محصولات و فناوری های امیدوار کننده برای تولید و بهره برداری از وسایل نقلیه. | گزارش به دولت فدراسیون روسیه | سه ماهه چهارم ۲۰۲۲ - سه ماهه چهارم ۲۰۲۵ | وزارت صنعت و تجارت روسیه، وزارت کار روسیه به همراه سازمان های ذینفع |
| ۱۴. اصلاحات در طرح اقدامات اولویت دار برای اجرای راهبرد توسعه صنعت خودرو فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵ از نظر تکمیل اقداماتی که در سال ۲۰۲۶ - ۲۰۳۵ اجرا خواهد شد. | دستور دولت فدراسیون روسیه | سه ماهه چهارم ۲۰۲۵ | وزارت صنعت و تجارت روسیه، مقامات اجرایی فدرال ذینفع |

* در صورت اجرای سناریوی توسعه هدف راهبرد توسعه صنعت خودروی فدراسیون روسیه تا سال ۲۰۳۵، مصوب ۲۸ دسامبر ۲۰۲۲-۲۰۲۱ N توسط دولت فدراسیون روسیه.

نمای کلی سند

راهبرد جدیدی برای توسعه صنعت خودرو روسیه تا سال ۲۰۳۵ تدوین شده که هدف آن برآورده کردن نیازهای بازار روسیه برای حداقل ۸۰ درصد خودروهای بومی سازی شده و تضمین حاکمیت تکنولوژیکی صنعت خودروسازی داخلی است.

از جمله تولید موتورهای دیزلی کوچک، گیربکس اتوماتیک، سیستم های ABS و ایربگ در نظر گرفته شده است. انتظار می رود که از طریق اقدامات حمایتی دولت و مشوق های نوسازی ناوگان، از حجم هدف تقاضای داخلی اطمینان حاصل شود.