

# Проблемы и перспективы производства грузового транспорта в России

## Problems and Prospects for the Production of Freight Transport in Russia

DOI 10.12737/2587-9111-2024-12-4-46-51

Получено: 16 мая 2024 г. / Одобрено: 28 мая 2024 г. / Опубликовано: 30 августа 2024 г.

### Баублис Ю.С.

Аспирант кафедры национальной экономики  
ФГАОУ ВО «Российский Университет Дружбы Народов  
имени Патриса Лумумбы»,  
Россия, 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6,  
e-mail: yurabaublis@gmail.com

### Baublis Yu.S.

Postgraduate Student,  
Department of National Economics,  
Russian People's Friendship University named after Patrice Lumumba",  
6, Miklouho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia,  
e-mail: yurabaublis@gmail.com

### Аннотация

В статье рассматриваются проблемы и перспективы производства грузового транспорта как отрасли автомобилестроения в ближайшие годы. Цель — выявить проблемы и выделить перспективы производства грузового транспорта в России. Задачи: провести краткий обзор сегмента грузового транспорта российского автомобилестроения, проанализировать динамику производства в грузовом сегменте в последние годы, выявить основные проблемы в производстве грузовых транспортных средств, выделить основные перспективы развития исследуемого сегмента российской автомобильной отрасли на ближайшие годы. Сделаны выводы о положительной динамике производства и продаж грузового автомобильного транспорта в России в 2023 г., несмотря на кризисные для отрасли 2020–2022 гг.; лидерстве компании «КАМАЗ» на российском рынке в сегменте отечественного грузового транспорта; серьезной импортозависимости и высокой конкуренции со стороны китайских компаний как ключевых проблемах для российских производителей грузовиков; позитивных прогнозах развития производства грузового транспорта в России с учетом уже имеющихся производственных мощностях на некоторых российских предприятиях, активизации усилий государства и автопроизводителей по снижению зависимости от импорта, понимании государством необходимости повышения финансирования отрасли, расширения потребности в грузовом автотранспорте с увеличением доли перевозки грузов по территории России по автомобильным дорогам.

**Ключевые слова:** автомобилестроение, Российская Федерация, автомобильная промышленность, промышленный комплекс, грузовой транспорт, производство транспортных средств.

### Abstract

The article discusses the problems and prospects for the production of freight transport as a branch of the automotive industry in the coming years. The goal is to identify problems and highlight prospects for the production of freight transport in Russia. Objectives: to conduct a brief overview of the freight transport segment of the Russian automotive industry, analyze the dynamics of production in the freight segment in recent years, identify the main problems in the production of freight vehicles, highlight the main prospects for the development of the studied segment of the Russian automotive industry in the coming years. Conclusions were drawn about the positive dynamics of production and sales of freight road transport in Russia in 2023, despite the crisis years for the industry in 2020–2022; leadership of the KAMAZ company in the Russian market in the segment of domestic freight transport; serious import dependence and high competition from Chinese companies as key problems for Russian truck manufacturers; positive forecasts for the development of freight transport production in Russia, taking into account existing production capacities at some Russian enterprises, intensified efforts of the state and automakers to reduce dependence on imports, the state's understanding of the need to increase financing of the industry, expanding the need for freight vehicles with an increase in the share of cargo transportation across Russia along highways.

**Keywords:** automotive industry, Russian Federation, Automotive industry, industrial complex, freight transport, vehicle production.

### Введение

*Актуальность.* Производство грузового транспорта является важнейшим направлением в автомобильной промышленности, которая, в свою очередь, включена в машиностроительный комплекс и выступает стратегической отраслью российской экономики. Продукция сегмента необходима широкому кругу отраслей, в том числе строительному комплексу, добыче полезных ископаемых, сельскому хозяйству, жилищно-коммунальному хозяйству и пр. Производство грузовых транспортных средств является сложным технологическим процессом, нуждающимся в современных производственных мощностях, серьезной инженерно-технической базе, ресурсах и высокопрофессиональных кадрах. Несмотря на важность автомобилестроения для России в целом, сегодня эта отрасль машиностроения сталкивается с рядом серьезных проблем: недостаточной государственной поддержкой, проблемами с модернизацией производств, высоким уровнем

импортозависимости от оборудования и комплектующих, недостатком кадров высокой квалификации и уникальных компетенций, недостаточностью частных инвестиций, высокой конкуренцией на рынке со стороны иностранных компаний, преимущественно из Китая. Все вышеперечисленные аспекты формируют серьезные препятствия для российского автомобилестроения, в том числе сегмента грузового транспорта, и обуславливает важность поиска наиболее действенных мер по устойчивому развитию компаний отрасли в условиях меняющейся внешней среды.

### Материалы и методы

Несмотря на актуальность развития автомобильной промышленности как стратегической отрасли российской экономики, вопросы развития сегмента грузового транспорта в научной литературе проработаны недостаточно и зачастую носят фрагментарный характер. Среди авторов работ, которые

в последние годы рассматривали данный вопрос, можно выделить таких, как Кацуба Ю.Н., Караваев Н.А. [1, с. 2–6], Щербанина Ю.А. [2, с. 45–58], Тураева М.О. [3, с. 45–63] и некоторых других. Данные исследователи изучали вопросы функционирования сегмента грузового транспорта с различных сторон, в том числе рассматривали перспективы развития беспилотных технологий на грузовом автомобильном транспорте, проблемы отрасли в условиях антироссийских экономических санкций и пр. В научной литературе недостаточно полно выделены проблемы производства грузовых транспортных средств в России, а также слабо раскрыты перспективы развития данного сегмента в ближайшие годы.

В работе применялись общенаучные *методы* анализа и синтеза, в том числе метод сравнительного и системного анализа, а также метод обобщения, статистический метод и ряд других.

### Основная часть

*Производители грузовых автомобилей в России.* Российская автомобильная промышленность является стратегической отраслью экономики, так как тесно связана с другими отраслями и обеспечивает национальную безопасность в условиях серьезных изменений в глобальном пространстве. К сегодняшнему дню на российском рынке ведут свою деятельность десятки предприятий, выпускающих грузовой автотранспорт. Крупнейшим производителем является российская компания «КАМАЗ», которая занимает 18% российского рынка данного сегмента [4]. Автомобильный завод «УРАЛ» производит грузовики, в том числе для военных целей, а также автобусы, седельные тягачи, самосвалы, лесовозы и пр. Ульяновский автомобильный завод (УАЗ) специализируется на малотоннажных грузопассажирских автомобилях повышенной проходимости. Горьковский автомобильный завод (ГАЗ) производит в том числе малотоннажный грузовой транспорт, а также спецтехнику. Следует отметить и еще одно известное автопроизводственное предприятие — ПАО «Завод имени Лихачева» (ЗИЛ), которое к сегодняшнему дню прекратило свое существование, хотя юридически предприятие продолжает функционировать и, возможно, в будущем возобновит производство. На заводе производился легковой и грузовой транспорт, в том числе грузовики и военная техника.

Согласно статистическим данным на начало 2023 г., российский парк грузовых транспортных средств составлял 2,48 тыс. единиц. На технику отечественного производства приходилось 62%. При-

чем 684,7 тыс. единиц составляли грузовики марки «КАМАЗ» (табл. 1). Среди грузовых автомобилей иностранного производства основная доля приходится на Volvo (109,7 тыс.), MAN (103,1 тыс.), Scania (95,9 тыс.), Mercedes (80,5 тыс.) и Isuzu (79,7 тыс.) [5].

Таблица 1

#### Численность парка отечественных грузовых автомобилей в России на начало 2023 г.

	«КАМАЗ»	«ГАЗ»	«ЗИЛ»	«Урал»
Единиц, тыс. штук	684,7	393,4	137,7	110,0

Источник: составлено автором по материалам [5].

В целом можно отметить достаточные производственные мощности, которые позволяют производителям сегмента отечественного грузового транспорта расширить производство как для нужд внутреннего рынка, так и для экспорта на зарубежные рынки.

*Динамика производства в грузовом сегменте российского автомобилестроения.* Согласно данным Министерства транспорта Российской Федерации в 2022 г. на территории страны было произведено 141 тыс. единиц грузовиков [6], что то на 24,8% меньше, чем в 2021 г. (табл. 2). Отрицательная динамика объясняется, в первую очередь, приостановкой ряда отечественных производств из-за санкций, введенных против российской экономики после 24 февраля 2022 г., и проблемами в сегменте (особенно проблеме недостатка поставок импортных комплектующих). Кроме того, была приостановлена и деятельность иностранных компаний, расположенных на территории Российской Федерации. Так, MAN, Scania, Iveco, Ford, Mercedes-Benz и некоторые другие объявили о прекращении производства на российской территории.

Таблица 2

#### Динамика производства грузовых транспортных средств на территории России в 2018–2022 гг.

	2018	2019	2020	2021	2022
Единиц, тыс. штук	159 541	157 963	144 055	187 192	140 777
Динамика (% к предыдущему году)	—	–1,0	–8,8	29,9	–24,8

Источник: составлено автором по материалам [7].

Следует отметить, что более стабильные объемы производства грузовиков сохранили только крупные отечественные компании: «КАМАЗ», «Горьковский автомобильный завод» и «Урал». По данным Аналитического агентства «Автостат», в 2022 г. «КАМАЗ» произвел 43,8 тыс. единиц продукции, что лишь на 0,7% ниже объемов предыдущего периода [8].

В целом, несмотря на проблемы, сложившиеся на рынке грузовиков в России, эксперты отмечают резкое оживление рынка в 2023 г. Сегмент грузового автомобилестроения демонстрировал положительную динамику с января 2023 г. Например, в сентябре было произведено на 89,1% грузовых транспортных средств больше, чем за тот же период 2022 г. По итогам девяти месяцев 2023 г. на территории страны объем продаж составил 105 813 грузовиков, что на 80,6% больше аналогичного периода 2022 г. [9]. По итогам 2023 г. продажи данной продукции на территории России, по данным аналитических агентств «Автостат» и «Автостат Инфо» составили более 126 тыс. единиц [5].

Оживлению на рынке, в первую очередь, способствовал так называемый «эффект низкой базы», когда в 2022 г. европейские производители резко сократили поставки, таким образом возник отложенный спрос. Кроме того, можно отметить и другие факторы. Например, рост грузоперевозок на территории России с января по декабрь 2023 г. увеличился на 17,9% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. Также были расширены программы льготного лизинга и в целом государственная поддержка [5].

*Проблемы развития производства грузовых автомобилей в России.* Сегодня в сфере производства грузового транспорта можно отметить ряд проблем и, в первую очередь, это высокий уровень импортозависимости от оборудования и комплектующих. Причем программа импортозамещения, которая реализуется на территории России с 2015 г., не позволила решить все имеющиеся проблемы в автомобилестроении, в том числе в сегменте грузового транспорта. По-прежнему большинство компаний отрасли зависит от импортных технологий, оборудования и комплектующих.

Серьезную проблему для отечественных производителей представляет также активное продвижение китайских компаний на российский рынок. Так, компании из Китая в последние годы существенно повысили продажи на российском рынке и расширили свою долю до 60%. Причем по сравнению с предыдущим годом, в 2023 г. продажи китайских грузовиков увеличились более чем на 312% и достигли 72,6 тыс. единиц. И если в январе–октябре 2022 г. российская продукция в данном сегменте занимала 52% рынка, то в аналогичном периоде 2023 г. она не превысила 29,4%. Причем в сегменте седельных тягачей китайские компании заняли уже порядка 75,6% российского рынка, а самосвалов — почти 80% [9]. В этой связи очевидна возрастающая конкурен-

ция на рынке грузового автотранспорта со стороны китайских компаний, что, безусловно, выступает одной из основных проблем для развития отечественной отрасли грузового автомобилестроения.

По данным агентства «Автостат», в сентябре 2023 г. самым продаваемым на российском рынке китайским грузовиком стал Sitrak-C7H компании SINOTRUK. Большие объемы продаж демонстрировали и другие грузовые марки из Китая. Для сравнения: российский грузовик КамАЗ-65115 занял только пятое место в списке наиболее продаваемых грузовиков на российском рынке в июле 2023 г. (табл. 3).

Таблица 3

**Объем продаж грузовых транспортных средств на российском рынке в июле 2023 г.**

Марки	Sitrak C7H	FAW CA3310	Shacman SX3258	Shacman SX3318	КамАЗ-65115
Страна-производитель	Китай	Китай	Китай	Китай	Россия
Объем продаж, в ед.	2549	923	640	579	510

Источник: составлено автором по материалам [9].

Ситуация, которая сложилась в целом в мировом автомобилестроении, а также в российской автомобильной промышленности в частности, серьезным образом повлияла на экспорт отечественных грузовиков. Так, если в 2018 г. Россия экспортировала за рубеж 16,6 тыс. грузовых транспортных средств, то в 2022 г. этот показатель составил всего 9,1 тыс. единиц, что соответствовало падению на 39,5% по отношению к предыдущему периоду (табл. 4).

Таблица 4

**Динамика экспорта грузовых транспортных средств, произведенных в России в 2018–2022 гг.**

	2018	2019	2020	2021	2022
Единиц	16 629	16 111	13 218	15 167	9 181
Динамика (% к предыдущему году)	—	–3,1	–18,0	14,7	–39,5

Источник: составлено автором по материалам [7, 10].

Следует отметить также ожидающееся повышение цен на грузовой транспорт, что может некоторым образом отразиться на динамике продаж в худшую сторону. Рост цен, главным образом, происходит за счет повышения себестоимости комплектующих, доставляемых из-за рубежа. С другой стороны, после введения антироссийских санкций произошел резкий (по некоторым моделям до 90%) рост цен на импортные грузовые автомобили (Volvo, Scania, Mercedes-Benz, Iveco). Кроме того, сервисное обслуживание увеличилось до 60%, а фирменные комплектующие —

до 150%. Также на цены влияет повышение сборов и налогов (например, с 1 августа 2023 г. был повышен размер утилизационного сбора на автомобили, в том числе грузовые транспортные средства; на тяжелые грузовики данный сбор увеличился в 1,7 раза). Таким образом, с одной стороны, повышение цен может считаться проблемой для российских производителей грузовиков, с другой — повышает возможность расширить долю рынка.

Среди основных проблем, безусловно, можно отметить недостаточность бюджетных средств, в том числе для повышения технической оснащенности производств, учитывая мировой опыт и современные тенденции в области производства грузового транспорта. Однако данная проблема в целом распространяется на все отрасли российской промышленности, и для грузового транспорта не является специфичной.

В качестве проблем, препятствующих более активным темпам развития производства отечественных грузовиков, ряд авторов отмечают также неспособность предвидеть будущее и отсутствие требуемого образования у руководителей отрасли, что привело к серьезному отставанию российской автомобильной промышленности от США, ряда стран Западной Европы, Японии, Южной Кореи [2, с. 45–58]. Можно согласиться с этим мнением, а также дополнить его тем, что в российском автомобилестроении все чаще отмечается дефицит квалифицированных кадров и работников уникальных компетенций.

*Перспективы развития производства грузового транспорта в России.* Несмотря на рассмотренные выше проблемы, нужно отметить и перспективы для расширения производства отечественных грузовых транспортных средств. В первую очередь, этому способствуют уход с рынка иностранных производителей и возможность использовать производственные мощности российскими компаниями. Так, например, после ухода компании Ford на его месте стал функционировать российский завод «Соллерс Алабуга», реализующий проект по выпуску новых коммерческих автомобилей [8].

При активной реализации программы импортозамещения в России производители грузового транспорта могут уйти от серьезной зависимости от импортных оборудования и комплектующих и таким образом существенно сократить проблемы, препятствующие устойчивому развитию. Пока большинство отечественных производителей решает этот вопрос путем поиска аналогов на рынках дружественных стран (преимущественно в Китае). Тем не менее есть и другой пример: так, компания «КАМАЗ» выпус-

тила новую модель грузовика, полностью собранную из отечественных комплектующих. После тестирования в корпоративном научно-техническом центре и доработки данная модель выйдет в серийное производство в течение ближайшего года.

На повышение объемов производства российских грузовиков влияет также реализация ряда государственных программ по стимулированию развития отечественного автомобилестроения, а также строительству и реконструкции автомобильных дорог. В соответствии с задачами, поставленными в Стратегии развития автомобильной промышленности до 2035 г. в России, государством были определены ключевые направления, которые будут поддержаны в первую очередь: развитие инфраструктуры автомобильного рынка, производство электромобилей и беспилотников, экспорт продукции предприятий автомобилестроения, производство общественного и грузового транспорта [11]. Часть заявленных в Стратегии целей уже выполнена: так, в 2022 г. было построено и реконструировано более 1,5 тыс. км автомобильных дорог. Финансирование из дорожных фондов составило 3,2 трлн руб. Также автомобильная отрасль получила более 0,5 млрд руб. для минимизации последствий санкционного давления [3, с. 45–63].

Активизация экономики после пандемии наметила ряд позитивных тенденций и в области грузоперевозок, что также можно рассматривать как возможность для расширения производства отечественного грузового автотранспорта. Переориентация России на страны Восточной и Юго-Восточной Азии позволила дополнительно расширить грузовые потоки. По сравнению с 2021 г. в 2022 г. увеличились объемы грузов, перевозимых по России автомобильным транспортом (табл. 4). В 2022 г. на автомобильный транспорт пришлось 70,7% всех перевозимых грузов (на железнодорожный — 15,5%, воздушный — 12,2%, морской — 1,6%).

Таблица 4

**Динамика перевозки грузов по видам транспорта в России, в 2000–2022 гг., в млн тонн**

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021	2022
Транспорт — всего:	7907	9167	7750	7898	8265	8426	7960	8263	8779
В том числе: железнодорожный	1047	1273	1312	1329	1411	1399	1359	1404	1351
автомобильный	5878	6685	5236	5357	5544	5735	5405	5582	6211
морской	35	26	37	19	23	23	25	23	28
воздушный	0,8	0,8	1,1	1,0	1,3	1,3	1,3	1,6	0,7

Источник: [12].

Перспективы развития российского рынка грузовых автомобилей будут отражать и мировые тенденции автомобилестроения. Как одна из них — расширение направления производства грузовиков, работающих на жидком водородном топливе в связи с намерением многих стран отказаться от автомобилей с двигателем внутреннего сгорания, работающих на углеводороде. Водородные модели более выгодны в эксплуатации и можно предположить, что их популярность у потребителей будет возрастать с каждым годом. Сегодня такие грузовики активно разрабатываются компанией Mercedes-Benz и ожидается, что они поступят на рынок уже в ближайшее время. Разрабатывает такую модель и компания Hyundai, планирующая в скором времени выпустить грузовик, заправка которого будет осуществляться через 400–500 км. Компания Scania уже наладила выпуск и продажу такой продукции, однако пока в небольшом объеме. Российские предприятия разрабатывают такую модель совместно с белорусскими коллегами. В ближайшие месяцы совместное российско-белорусское предприятие представит опытный образец такого грузовика, грузоподъемность которого составит 12 тонн. В производство модель поступит в конце 2024 г.

### Заключение

Цели, которые поставлены государством перед автомобильной промышленностью, в том числе сегментом грузового транспорта могут быть решены только при активизации усилий как государства, так и автопроизводителей. Несмотря на широкий перечень серьезных проблем, которые сегодня стоят в отрасли (недостаточность бюджетного финансирования, низкая привлекательность отрасли для частных инвесторов, высокий уровень зависимости от импортных оборудования и комплектующих, необходимость модернизации производственных мощностей, недостаточность высококвалифицированных кадров), для дальнейшего развития российской автомобильной промышленности имеются определенные перспективы. Для сегмента грузового транспорта это достаточные производственные мощности на ряде российских предприятий, активизация российскими производителями сил по уходу от импортозависимости, понимание властями необходимости повышения финансирования отрасли, расширение потребности в грузовом автотранспорте при увеличении доли перевозки грузов по территории России автомобильным транспортом и другие.

Если цели, поставленные правительством перед российскими автопроизводителями будут достиг-

нуты, а также учитывая позитивные факторы и тенденции, уже в самое ближайшее время можно ожидать более активного развития отечественной автомобильной промышленности, в том числе в сегменте производства грузовых транспортных средств.

### Литература

1. Кацуба Ю.Н., Караваев Н.А. К вопросу продвижения беспилотных технологий на грузовом автомобильном транспорте // *Международный научно-исследовательский журнал*. 2023. № 1 (127). С. 2–6.
2. Щербанин Ю.А. Транспорт России: девять лет экономических санкций / *Проблемы прогнозирования*. 2023. № 5. С. 45–58.
3. Тураева М.О. Грузовой транспорт России: некоторые итоги 2022 года // *Вестник института экономики Российской Академии наук*. 2023. № 3. С. 45–63.
4. Тимерханов А. Продажи новых грузовых автомобилей в сентябре 2023 года увеличились почти на 90% / *Аналитическое агентство «Автостат»*. 03.02.2023. URL: <https://www.autostat.ru/news/55811/> (дата обращения: 22.11.2023)
5. Аналитическое агентство «Автостат». URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения: 22.11.2023)
6. Информационно-аналитический бюллетень «Транспорт России — 2022». — М.: Министерство транспорта Российской Федерации. — 2023. — С. 61–31.
7. Обзор «Анализ рынка грузовых автомобилей в России в 2018–2022 гг., прогноз на 2023–2027 гг в условиях санкций». — М., 2023.
8. Чупров А. Выпуск грузовых автомобилей в 2022 году снизился на четверть / *Аналитическое агентство «Автостат»*. 03.02.2023. URL: <https://www.autostat.ru/news/53776/> (дата обращения: 22.11.2023)
9. Багдасаров Е. Коммерция на подьеме: почему растут продажи грузовиков и автобусов // *Известия*. 09.08.2023 URL: <https://iz.ru/1556235/evgenii-bagdasarov/kommerciia-na-podeme-pochemu-rastut-prodazhi-gruzovikov-i-avtobusov> (дата обращения: 21.11.2023)
10. Федеральная таможенная служба России. URL: <https://customs.gov.ru/> (дата обращения: 22.11.2023)
11. Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2022 г. № 4261-р Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 г. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405963861/> (дата обращения: 19.03.2023)
12. Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации (Росстат) URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 22.11.2023)

### References

1. Kacuba Yu.N., Karavaev N.A. On the issue of promoting unmanned technologies in truck transport. *Mezhdunarodnyj nauchno-issledovatel'skij zhurnal* [International scientific research journal]. 2023, no. 1(127), pp. 2–6. (in Russian)
2. Shcherbanin Yu.A. Transport of Russia: nine years of economic sanctions. *Problems of forecasting* [Problemy prognozirovaniya]. 2023, no. 5, pp. 45–58. (in Russian)
3. Turaeva M.O. Freight transport in Russia: some results of 2022. *Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences* [Vestnik instituta ekonomiki Rossijskoj Akademii nauk] 2023, no. 3, pp. 45–63. (in Russian)
4. Timerkhanov A. Sales of new trucks in September 2023 increased by almost 90%. *Analytical agency «Avtostat»*. Available at: <https://www.autostat.ru/news/55811/> (Accessed 11 Nov. 2023)

5. Analytical agency «Avtostat». Available at: <https://www.autostat.ru/> (Accessed 11 Nov. 2023)
6. Information and analytical bulletin “Transport of Russia — 2022”. — M.: Ministry of Transport of the Russian Federation. 2023, pp. 61–31.
7. Chuprov A. Production of trucks in 2022 decreased by a quarter. Analytical agency «Avtostat». Available at: <https://www.autostat.ru/news/53776/> (Accessed 11 Nov. 2023)
8. Review “Analysis of the truck market in Russia in 2018–2022, forecast for 2023–2027 under sanctions.” M., 2023.
9. Bagdasarov E. Commerce on the rise: why sales of trucks and buses are growing. *Izvestia*. Available at: <https://iz.ru/1556235/evgenii-bagdasarov/kommertciia-na-podeme-pochemu-rastut-prodazhi-gruzovikov-i-avtobusov> (Accessed 12 Nov. 2023)
10. Federal Customs Service of Russia. Available at: <https://customs.gov.ru/> (Accessed 09 Nov. 2023)
11. Order of the Government of the Russian Federation of 28.12.2022. № 4261-r On approval of the Development Strategy of the Automotive Industry of the Russian Federation until 2035 [Ob utverzhdenii Strategii razvitiya avtomobil'noj promyshlennosti Rossijskoj Federacii do 2035 g.] Available at: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405963861/> (Accessed 09 Nov. 2023)
12. Federal State Statistics Service of the Russian Federation (Rosstat) Available at: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (Accessed 10 Nov. 2023)