

XVII Московский международный форум автомобилестроения

ИМАФ 2026



12 ноября 2026 • 11:00

Балчуг • Москва •

<https://mims.ru/imaf>

Программа



Association
of European
Businesses

ITEMF
EXPO

12 ноября 2026 Четверг	
10:00-11:00	Регистрация, приветственный кофе
11:00-11:10	Открытие форума Оксана Аникеева , генеральный директор ITEMF Expo Тадзио Шиллинг , генеральный директор Ассоциации европейского бизнеса
11:10-12:15 АНАЛИТИЧЕСКАЯ СЕССИЯ	«Авторынок 2026: Новая реальность, новая география» ТЕМЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ • Итоги 1 полугодия 2026. Кто реально продается? Аналитика по брендам (китайские, российские, корейские «серые» схемы) • Парк автомобилей 2026: средний возраст, структура, дефицит запчастей • Анализ рынка коммерческого транспорта как драйвера импортозамещения • Таможенные аспекты и логистика: новые маршруты и риски при поставках компонентов • Эволюция потребительских предпочтений в сегменте легковых и коммерческих автомобилей
12:15-12:30	Кофе-брейк
12:30-14:00 ПЛЕНАРНАЯ СЕССИЯ	«Технологический суверенитет vs. Глобализация 2.0» ТЕМЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ • Параллельный импорт после 2026: оставить, ужесточить или закрыть? <i>Закон продлили до конца 2026-го, но дальнейшая судьба механизма не определена. Доля параллельного импорта выросла до 12,9%, и одновременно растёт утильсбор — это прямое противоречие в государственной логике. Как</i>



	Минпромторг, Минэкономразвития и Росстандарт разрешат это противоречие? Утильсбор как инструмент промышленной политики или барьер для рынка? С 1 апреля 2026 года действуют новые правила расчёта для машин из ЕАЭС. Продажи новых авто упали на 19% в 2025 году, и утильсбор называют одним из главных драйверов. Это прямой вызов и дилерам, и заводам, и Минпромторгу: защищает ли утильсбор производство или разрушает рынок? СПИК 2.0: как государство будет контролировать выполнение локализационных обязательств? Средний уровень локализации к концу 2026 должен выйти на 60–70%. Минпромторг активно контролирует СПИК-контракты. Тема напрямую касается всех заводов — от АвтоВАЗа до Haval — и требует позиции Росстандарта по подтверждению. Китайские бренды: партнёрство или поглощение? Десятки китайских брендов уходят с рынка. Остаются только те, кто инвестирует в локализацию и сервис. Что Россия хочет от иностранных партнёров — технологии, капитал или сборку под российским именем? Способна ли Индия стать альтернативным вектором партнёрств? Вторичный рынок и сервис в новых реалиях: кто обслуживает 50 млн автомобилей? Парк стареет, средний возраст растёт, сроки владения удлиняются. Запчасти для ушедших брендов — через параллельный импорт и контрафакт. Официальный сервис теряет клиента. Кто несёт ответственность за безопасность автомобиля, собранного из «параллельных» запчастей?
14:00-14:30	Обед
14:30-16:15 СЕССИЯ ПО АВТОКОМПОНЕНТАМ	«ВРЕМЯ АВТОКОМПОНЕНТОВ: ОТ БОЛТА ДО МОСТА» ТЕМЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ «Чёрная дыра» автоэлектроники: микрочипы, блоки управления и ПО — где российский ответ? - Один поставщик — один риск: как перейти от экстренного импортозамещения к системной диверсификации



	• Балльная система локализации для такси и госзакупок: новый двигатель спроса для компонентщиков? • Маркировка запчастей и контрафакт: кто отвечает за безопасность на дороге? • Стратегия развития автокомпонентной отрасли и ее поддержка государством • Модернизация автокомпонентной отрасли
16:15-16:30	Кофе-брейк
16:30-17:30 Инновационная сессия	ТЕМЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ • Экономика беспилотной логистики: когда автономные грузовики и ИИ тестируются и начинают зарабатывать? • ИИ в автомобиле и вокруг него: от ассистента до автопилота • Аддитивные технологии и обратный инжиниринг: как печатать то, чего больше нет на складе • От тестового полигона к национальной сети: цифровой контур беспилотного коридора и умного города • «Доразивание» инноваций: как стартап становится поставщиком автозавода

