

УДК 338.45  
EDN GTUVJA

Научная статья

## ВЛИЯНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ НА РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

Л. И. Журова

Самарский университет государственного управления  
«Международный институт рынка», г. Самара, Россия  
zhurova.li@mail.ru

### Аннотация

**Введение.** Изменившаяся геополитическая обстановка и введенные антироссийские санкции создают новые вызовы для отечественной автомобильной промышленности, связанные с нарушением цепочек поставок, остановкой автомобильных производств из-за ухода ряда международных автопроизводителей с российского рынка, обострив проблему зависимости отечественного автомобилестроения от зарубежных поставщиков комплектующих и технологий. Актуализируются вопросы, связанные с исследованием влияния антироссийских санкций на развитие российской автомобильной промышленности, оценкой возникающих рисков для отрасли, позволяющие определить ключевые направления ее развития, скорректировать стратегические планы. Цель статьи — оценить влияние экономических санкций на развитие автомобильной промышленности России, выявить проблемы и риски развития данной отрасли.

**Материалы и методы.** Информационную базу исследования составили данные официальной статистики Росстата, материалы и отчеты аналитических агентств о развитии автомобильной промышленности России, нормативные документы, регулирующие ее развитие. В ходе исследования использованы общенаучные методы: диалектический подход, системный анализ и синтез, формально-логический анализ, а также методы статистического анализа.

**Результаты исследования и их обсуждение.** В работе проводится анализ воздействия введенных ограничений и запретов вследствие «санкционной войны» на развитие автомобильной промышленности России. Определены ключевые проблемы и риски развития автомобилестроения России в условиях экономических санкций, сделан вывод о необходимости совершенствования государственного регулирования развития отрасли, отмечена важность развития отечественной автокомпонентной отрасли для повышения технологической независимости автомобильной промышленности.

**Заключение.** По итогам исследования сделан вывод, что имеется потребность в структуре, способной обеспечить взаимодействие производителей автокомпонентов с производителями автомашин, были выработаны рекомендации, которые могут быть использованы органами государственной власти при корректировке стратегии развития автомобильной промышленности, обосновании соответствующих инструментов государственного регулирования отрасли.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность, экономические санкции, импортозамещение, автокомпонентная отрасль, устойчивое развитие

*Для цитирования:* Журова Л. И. Влияние экономических санкций на развитие автомобильной промышленности России // Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. 2023. Т. 15, № 1 (65). С. 32 — 48. EDN GTUVJA

*Original article*

## IMPACT OF ECONOMIC SANCTIONS ON THE DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN RUSSIA

**L. I. Zhurova**

Samara University of Public Administration  
“International Market Institute”, Samara, Russia  
zhurova.li@mail.ru

*Abstract*

**Introduction.** The changed geopolitical situation and the imposed anti-Russian sanctions create new challenges for the domestic automotive industry related to the disruption of supply chains, the shutdown of automotive production due to the withdrawal of a number of international automakers from the Russian market, exacerbating the dependence of the domestic automotive industry on foreign suppliers of components and technologies. Issues related to the study of the impact of anti-Russian sanctions on the development of the Russian automotive industry, the assessment of emerging risks for the industry, which make it possible to determine the key directions of its development and adjust strategic plans, are being updated. The purpose of the article is to assess the impact of economic sanctions on the development of the Russian automotive industry, to identify problems and risks in the development of this industry.

**Materials and methods.** The information base of the study was the data of official statistics of The Federal Service for State Statistics (Rosstat), materials and reports of analytical agencies on the development of the automotive industry in Russia, and regulatory documents governing its development. In the course of the study, general scientific methods were used: a dialectical approach, system analysis and synthesis, formal logical analysis, as well as methods of statistical analysis.

**Results and discussion.** The paper analyzes the impact of the imposed restrictions and bans as a result of the “sanctions war” on the development of the automotive industry in Russia. The key problems and risks of the development of the automotive industry in Russia in the context of economic sanctions are identified, the conclusion about the need to improve state regulation of the development of the industry is made, and the importance of developing the domestic auto component industry to increase the technological independence of the automotive industry is noted.

**Conclusion.** Based on the results of the study, it was concluded that there is a need for a structure capable of ensuring the interaction of auto component manufacturers with car manufacturers, recommendations were developed that can be used by public authorities when adjusting the development strategy of the automotive industry, substantiating the appropriate tools for state regulation of the industry.

*Keywords:* automotive industry, economic sanctions, import substitution, automotive component industry, sustainable development

*For citation:* Zhurova LI. Impact of Economic Sanctions on the Development of the Automotive Industry in Russia. *Bulletin of the Research Institute of the Humanities by the Government of the Republic of Mordovia.* 2023;15(1):32—48. EDN GTUVJA

### **Введение**

Автомобильная промышленность в 2020 г. оказалась одним из секторов экономики, наиболее пострадавшим от последствий пандемии COVID-19. Затянувшаяся пандемия (последний крупный локдаун был отмечен весной 2022 г. в Китае), продолжающийся мировой дефицит микросхем и полупроводников для производства автомобилей в 2022 г. усугубились усложнением геополитической обстановки.

Объем антироссийских санкций, введенных после начала военной спецоперации на Украине, стал рекордным по силе давления на российскую экономику. Из-за

санкций нарушились цепочки поставок, что привело к приостановке деятельности на территории России крупных международных компаний, уходу ряда из них с российского рынка. По данным Росстата, ВВП России в первом полугодии 2022 г. сократился на 0,4 %<sup>1</sup>. Минэкономразвития РФ прогнозирует снижение ВВП в 2022 г. на 2,9 %, в 2023 г. — на 0,8 %<sup>2</sup>. Прогноз МВФ менее оптимистичен — предполагает снижение российского ВВП в 2022 г. на 3,4 %, в 2023 г. — на 2,3 %<sup>3</sup>.

Последствия антироссийских санкций для разных отраслей экономики различные. Современная автомобильная промышленность, состоящая из глобальных цепочек поставок, демонстрирует высокую чувствительность к воздействию кризисных явлений в экономике [1]. Цель статьи — оценить влияние экономических санкций на развитие автомобильной промышленности России, выявить проблемы и риски развития данной отрасли.

### **Обзор литературы**

Экономические санкции являются одним из мощных инструментов политического воздействия и средством дестабилизации экономического положения государства. Для Российской Федерации санкционное давление приобрело особенно острый характер после присоединения Республики Крым к РФ в 2014 г. Вопросы оценки экономических последствий антироссийских санкций и эффективности антисанкционной политики России обсуждались в работах Е. А. Телегиной, Г. О. Халовой [4], И. Н. Тимофеева [5; 10], С. В. Шкодинского, А. М. Кушнира, И. А. Продченко [6], M. Bali, N. Rapelanoro [7], D. Boucher [8] и др.

Если антироссийские санкции в 2014 — 2021 гг. нанесли относительно небольшой ущерб для экономики страны, то после начала специальной военной операции на Украине Россия столкнулась с беспрецедентным санкционным давлением со стороны США и западных стран, задействовавших практически все возможные инструменты политического и экономического воздействия — финансовые санкции, запрет на импорт и сокращение закупок российских энергоносителей, запрет экспорта технологической продукции, транспортная блокада и т. п. [5; 10].

Санкции показывают высокую эффективность с позиций влияния на поведение бизнеса — международные корпорации вынуждены соблюдать санкционные ограничения, опасаясь вторичных санкций и штрафов, и приостанавливать деятельность в России, многие зарубежные корпорации объявили о закрытии бизнеса на территории страны.

Санкционные ограничения затронули все ключевые отрасли российской экономики. Наиболее серьезное последствие санкций для машиностроения, включая автомобилестроение, — отсутствие необходимых комплектующих, преимуществен-

---

<sup>1</sup> Социально-экономическое положение России — 2022 г. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b22\\_01/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b22_01/Main.htm) (дата обращения: 04.10.2022).

<sup>2</sup> Минэкономразвития РФ прогнозирует снижение ВВП РФ в 2022 году на 2,9 %. URL: <https://www.interfax.ru/russia/863219>

<sup>3</sup> World Economic Outlook: Countering the Cost-of-Living Crisis. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/10/11/world-economic-outlook-october-2022> (дата обращения: 18.10.2022).

но высокотехнологичных, приводящее к невозможности эксплуатации уже имеющегося оборудования<sup>4</sup>.

Автомобильная промышленность является одной из важнейших высокотехнологичных отраслей многих развитых и развивающихся стран, в том числе российской экономики, создающей мультипликативный эффект в смежных отраслях и определяющей экономический и социальный уровень развития страны. В связи с этим актуализируются вопросы, касающиеся исследования проблем и рисков развития автомобилестроения России в условиях санкций и обоснования ключевых стратегических направлений развития отрасли.

### **Материалы и методы**

В качестве материалов исследования использовались публикации ученых и специалистов-практиков в области практики применения санкций. Для оценки состояния и трендов развития отрасли автомобилестроения были задействованы статистические данные Федеральной службы государственной статистики РФ, ОАО «АСМ-холдинг», Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса, материалы Национального агентства промышленной информации (НАПИ), аналитического агентства AUTOSTAT, новостного портала AUTONEWS, нормативные акты, регулирующие развитие российской автомобильной промышленности.

При изучении динамики и структуры показателей, характеризующих процессы развития автомобильной промышленности, применялись статистические методы анализа. В процессе изучения мнений ученых и при формулировании точки зрения и выводов использовались приемы диалектического подхода, формально-логического анализа, системный анализ и синтез. Указанные методы позволили выявить проблемы и риски развития российской отрасли автомобилестроения, учет которых поможет определить ключевые направления развития отрасли, скорректировать стратегические планы ее развития.

### **Результаты исследования и их обсуждение**

Нарушение цепочек поставок из-за введенных экономических санкций, затянувшаяся неопределенность в связи с продолжающейся специальной военной операцией на Украине, беспрецедентное международное давление привели к приостановке деятельности зарубежных автомобильных корпораций на территории России, уходу ряда производителей автомобилей и автокомпонентов с российского рынка, что вызвало сокращение объемов производства автотранспортных средств.

Согласно данным НАПИ, за первое полугодие 2022 г. было произведено 282,0 тыс. легковых автомобилей (снижение составило 61,1 % по отношению к аналогичному периоду 2021 г.), 42,8 тыс. легких коммерческих автомобилей (-32,6 %), 30,6 тыс. грузовых автомобилей (-14,2) и 5,7 тыс. автобусов (-5,8 %)⁵. Следствием сокращения объемов производства автотранспортных средств явилось сокращение объемов их продаж (табл. 1, 2).

---

<sup>4</sup> Табах А., Подругина А. Санкциномика: развилки, коридоры и выходы. URL: [https://www.raexpert.ru/researches/sancinomics\\_2022/](https://www.raexpert.ru/researches/sancinomics_2022/)

<sup>5</sup> Производство автомобилей. Итоги июня 2022 г. URL: <https://napinfo.ru/infographics/proizvodstvo-avtomobilej-itogi-iyunya-2022-g/> (дата обращения: 09.09.2022).

Таблица 1. Динамика продаж автотранспортных средств в России, шт.

Table 1. Dynamics of sales of motor vehicle in Russia, units

Тип автотранспортных средств / Vehicle type	I квартал 2021 г. / I Q 2021	I квартал 2022 г. / I Q 2022	Динамика, % / Change, %	I — II кварталы 2021 г. / I — II Q 2021	I — II кварталы 2022 г. / I — II Q 2022	Динамика, % / Change, %	I — III кварталы 2021 г. / I — III Q 2021	I — III кварталы 2022 г. / I — III Q 2022	Динамика, % / Change, %
Легковые и легкие коммерческие автомобили / Passenger cars and light commercial vehicles:	341 298	262 058	-23,2	775 807	350 184	-54,9	1 137 630	469 368	-58,7
— российские марки / domestic brands	86 145	54 963	-36,2	196 541	77 070	-60,8	273 040	122 818	-55,0
— иномарки / foreign brands	255 153	207 095	-18,8	579 266	273 114	-52,9	864 590	346 550	-59,9
Грузовые автомобили / Trucks:	18 685	22 082	18,2	45 245	37 714	-16,6	71 883	58 570	-18,5
— российские марки / domestic brands	10 480	12 663	20,8	23 832	21 168	-11,2	37 064	31 103	-16,1
— иномарки / foreign brands	8 205	9 419	14,8	21 413	16 546	-22,7	34 819	27 467	-21,1
Автобусы / Buses:	2 616	3 939	50,6	6 480	6 648	2,6	9 792	9 375	-4,3
— российские марки / domestic brands	2 375	3 411	43,6	5 857	5 486	-6,3	8 743	7 250	-17,1
— иномарки / foreign brands	241	528	119,1	623	1 162	86,5	1 049	2 125	102,6

Составлена по данным ОАО «АСМ-холдинг» (<https://www.asm-holding.ru/info/news/press-relizy/>) / Compiled according to АСМ-Holding (<https://www.asm-holding.ru/info/news/press-relizy/>).

Таблица 2. Динамика доли продаж автотранспортных средств российских и иностранных марок, %  
 Table 2. Dynamics of the share of sales of motor vehicles of domestic and foreign brands, %

Тип автотранспортных средств / Vehicle type	I квартал 2021 г. / I Q 2021	I квартал 2022 г. / I Q 2022,	Динамика / Change	I — II кварталы 2021 г. / I — II Q 2021	I — II кварталы 2022 г. / I — II Q 2022	Динамика / Change	I — III кварталы 2021 г. / I — III Q 2021	I — III кварталы 2022 г. / I — III Q 2022	Динамика / Change
Легковые и легкие коммерческие автомобили / Passenger cars and light commercial vehicles:									
— российские марки / domestic brands	25,2	21,0	-4,3	25,3	22,0	-3,3	24,0	26,2	2,2
— иномарки / foreign brands	74,8	79,0	4,3	74,7	78,0	3,3	76,0	73,8	-2,2
Грузовые автомобили / Trucks:									
— российские марки / domestic brands	56,1	57,3	1,3	52,7	56,1	3,5	51,6	53,1	1,5
— иномарки / foreign brands	43,9	42,7	-1,3	47,3	43,9	-3,5	48,4	46,9	-1,5
Автобусы / Buses:									
— российские марки / domestic brands	90,8	86,6	-4,2	90,4	82,5	-7,9	89,3	77,3	-12,0
— иномарки / foreign brands	9,2	13,4	4,2	9,6	17,5	7,9	10,7	22,7	12,0

Составлена по данным ОАО «АСМ-холдинг» (<https://www.asm-holding.ru/info/news/press-relezy/>) / Compiled according to АСМ-Holding (<https://www.asm-holding.ru/info/news/press-relezy/>).

Наибольшее падение продемонстрировал рынок новых легковых и легких коммерческих автомобилей: объем продаж по итогам I квартала 2022 г. сократился на 23,2 %, по итогам I полугодия — на 54,9 %, по итогам 9 месяцев — на 58,7 % по сравнению с результатами аналогичных периодов прошлого года. Объемы продаж автомобилей иностранных марок преобладают в совокупных продажах, занимая 73,8 % российского рынка по итогам трех кварталов 2022 г.

Рынок новых грузовых автомобилей продемонстрировал падение во II квартале 2022 г., в итоге объем их продаж за I полугодие снизился на 16,6 %, за 9 месяцев 2022 г. — на 18,5 %. По итогам трех кварталов 2022 г. на продажи грузовых автомобилей отечественных марок приходится 53,1 %.

Объем продаж автобусов по итогам трех кварталов 2022 г. сократился незначительно — на 4,3 %, поскольку производство автобусов менее подвержено проблемам, связанным с дефицитом комплектующих зарубежного производства. 77,3 % продаж приходится на автобусы отечественных марок.

Проблемы, сложившиеся в отрасли отечественного автомобилестроения, особенно остро стоят перед легковым автомобилестроением в силу его высокой зависимости от зарубежных производителей автомобилей и автокомпонентов. В табл. 3 представлена динамика продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России по группам автопроизводителей (топ-15 по итогам I квартала 2022 г.).

Потребность в автомобильной технике удовлетворяется преимущественно произведенной на территории России продукцией отечественных и иностранных брендов. В I квартале 2022 г. преобладающую долю на российском рынке новых легковых и легких коммерческих автомобилей занимал стратегический альянс AVTOVAZ — Renault — Nissan — Mitsubishi (33,4 %). В мае 2022 г. Renault s.a.s. передала 67,69 % акций АО «АВТОВАЗ» подведомственному Минпромторгу ФГУП НАМИ (сделка подразумевает возможность обратного выкупа доли иностранным концерном в течение последующих шести лет). 100 % акций завода Renault в Москве (ЗАО «Рено Россия») перешло Правительству г. Москвы (завод был официально переименован в АО «Московский автомобильный завод „Москвич“»).

За три квартала 2022 г. продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей сократились на 59 %. В наибольшей степени продажи снизились у европейских, японских и корейских автопроизводителей.

Из производителей автомобилей отечественных брендов в наибольшей степени сократились продажи автомобилей LADA Группы АВТОВАЗ (–54 %), обусловленные дефицитом комплектующих, включая электронику. Доля продаж автомобилей LADA по итогам трех кварталов 2022 г. составила 24,4 % (21,3 % по итогам трех кварталов 2021 г.). В условиях действующих санкций Правительство РФ ввело запрет на экспорт легковых автомобилей до 31 декабря 2022 г.<sup>6</sup>, а также легализовало параллельный

---

<sup>6</sup> О введении на временной основе разрешительного порядка вывоза отдельных видов товаров за пределы территории Российской Федерации: Постановление Правительства Российской Федерации № 312 от 09 марта 2022 г. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/%20001202203100025?index=24&rangeSize=1> (дата обращения: 20.08.2022).



Таблица 3. Динамика продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России по группам автопроизводителей, шт.

Table 3. Dynamics of sales of new passenger cars and light commercial vehicles in Russia sorted by car manufacturer groups, units

№ п/п / No	Группа автопроизводителей / Automaker group	I квартал 2021 г. / I Q 2021	I квартал 2022 г. / I Q 2022	Динамика, % / Change, %	I — II кварталы 2021 г. / I — II Q 2021	I — II кварталы 2022 г. / I — II Q 2022	Динамика, % / Change, %	I — III кварталы 2021 г. / I — III Q 2021	I — III кварталы 2022 г. / I — III Q 2022	Динамика, % / Change, %
1	AVTOVAZ-Renault-Nissan-Mitsubishi	133 649	92 585	-30,7	308 862	123 532	-60,0	—	—	—
	В том числе бренды / Including brands:									
	— LADA	83 908	52 712	-37,2	200 219	74 714	-62,7	268 849	123 765	-54,0
	— Renault	30 364	22 392	-26,3	70 068	28 246	-59,7	98 501	32 958	-66,5
	— Nissan	13 727	11 145	-18,8	25 335	12 638	-50,1	35 796	13 476	-62,4
2	Kia	51 624	33 658	-34,8	108 344	45 571	-57,9	159 729	56 791	-64,4
3	Hyundai Group	40 594	30 520	-24,8	92 405	40 636	-56,0	134 637	51 144	-62,0
4	Volkswagen Group	50 417	27 779	-44,9	115 779	33 115	-71,4	163 072	37 208	-77,2
5	Toyota Group	28 397	18 601	-34,5	57 160	20 337	-64,4	87 390	21 068	-75,9
6	GAZ (commercial vehicles)	9 873	9 337	-5,4	23 802	15 829	-33,5	38 802	25 396	-34,5
7	BMW Group	11 593	8 924	-23,0	24 966	9 628	-61,4	37 609	9 940	-73,6
8	Sollers Group	9 003	8 857	-1,6	21 481	14 629	-31,9	36 158	21 919	-39,4
9	Chery Group	6 830	8 537	25,0	16 455	15 467	-6,0	27 010	29 917	10,8
10	GMW Group	6 558	8 442	28,7	16 235	11 969	-26,3	25 053	20 791	-17,0
11	Mercedes-Benz	11 759	7 268	-38,2	24 663	8 695	-64,7	35 127	9 558	-72,8
12	Geely	3 490	5 543	58,8	9 371	7 910	-15,6	16 651	14 303	-14,1
13	Mazda	8 052	5 394	-33,0	15 096	6 807	-54,9	21 109	8 165	-61,3
14	Stellantis	3 402	2 854	-16,1	8 766	3 965	-54,8	13 327	5 054	-62,1
15	Volvo	1 799	1 519	-15,6	4 615	1 651	-64,2	6 908	1 688	-75,6
	Прочие / Others	10 282	7 514	-28,4	22 749	10 487	-53,9	457 529	193 719	-57,7
	Итого / Total	387 322	277 332	-28,4	870 749	370 228	-57,5	1 260 111	506 661	-59,8

Составлена по данным Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (<https://aebus.ru/ru/media/press-releases/>) / Compiled according to Association of European Businesses (<https://aebus.ru/ru/media/press-releases/>).



импорт (в перечень товаров вошли автомобили, двигатели, шины и др.)<sup>7</sup>. 12 мая 2022 г. Правительство РФ приняло постановление, разрешающее выпуск автомобилей с «Евро-0» без систем ABS (антиблокировочной системы колес), ESP (системы динамической стабилизации), «ЭРА-ГЛОНАСС» (спутниковой системы аварийного оповещения) и упростившее требования к сертификации автомобилей<sup>8</sup>. Таким образом, в России сейчас действуют все экологические стандарты — от «Евро-0» до «Евро-5».

В июне АО «АВТОВАЗ» начал сборку упрощенных автомобилей LADA Granta (без ABS, ESP, ЭРА-ГЛОНАСС). С июня до начала сентября автоконцерн реализовал примерно 12 тыс. автомобилей в упрощенных комплектациях. В августе были возобновлены продажи автомобилей, оснащенных подушками безопасности и системой ЭРА-ГЛОНАСС. С сентября ООО «УАЗ» начал оснащать свои автомобили двигателями экологического стандарта 1988 г. («Евро-0»).

Продажи автомобилей китайских брендов на общем фоне по итогам трех кварталов 2022 г. показали незначительное снижение. Продажи трех китайских автопроизводителей (Chery, Great Wall Motor (GWM) и Geely), представленных в табл. 3, по итогам трех кварталов 2022 г. сократились на 5,4 % по отношению к аналогичному периоду 2021 г. Доля их продаж составила 12,8 % (по итогам трех кварталов 2021 г. — 5,5 %).

Китайские производители активно наращивают свое присутствие на российском автомобильном рынке. По данным НАПИ, в III квартале 2022 г. из 3 226 центров продаж легковых автомобилей четверть составили дилеры китайских брендов<sup>9</sup>.

Санкции против иностранных компаний, сотрудничающих с российскими компаниями в части локализации компонентов и технологий, подтолкнули многих автопроизводителей во втором полугодии 2022 г. свернуть бизнес в России.

Калининградский завод «Автотор», еще в начале марта 2022 г. приостановивший выпуск автомобилей BMW, в конце сентября завершил производство автомобилей Hyundai и Kia из имевшихся запасов комплектующих.

Летом автоконцерн Volkswagen прекратил выпуск автомобилей Volkswagen и Scoda на совместной с ПАО «ГАЗ» сборочной площадке в Нижнем Новгороде. Автоконцерн рассматривает варианты продажи дочернего предприятия «Фольксваген Груп Рус» в Калуге.

<sup>7</sup> «Об утверждении перечня товаров (групп товаров), в отношении которых не применяются положения подпункта 6 статьи 1359 и статьи 1487 Гражданского кодекса Российской Федерации при условии введения указанных товаров (групп товаров) в оборот за пределами территории Российской Федерации правообладателями (патентообладателями), а также с их согласия: Приказ Минпромторга России № 1532 от 19 апреля 2022 г. (ред. от 21 июля 2022 г.) // СПС Консультант-Плюс. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_416496/343227a0f7231f293415124c9c5b7237496b9008/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_416496/343227a0f7231f293415124c9c5b7237496b9008/) (дата обращения: 20.08.2022).

<sup>8</sup> Об утверждении применения обязательных требований в отношении отдельных колесных транспортных средств и проведения оценки их соответствия: Постановление Правительства РФ № 855 от 12 мая 2022 г. (ред. от 17 сентября 2022 г.) // СПС Консультант-Плюс. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_416793/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_416793/) (дата обращения: 21.07.2022).

<sup>9</sup> Четверть дилеров продают китайские автомобили. URL: <https://napinfo.ru/infographics/chetvert-dilerov-prodayut-kitajskie-avtomobili/> (дата обращения: 09.09.2022).

В начале сентября о закрытии завода в Санкт-Петербурге объявил автоконцерн Toyota. В октябре Hyundai законсервировал завод «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» в Санкт-Петербурге, Nissan объявил о продаже завода «Ниссан Мэнюфэкчуринг Рус» в Санкт-Петербурге ФГУП НАМИ, Mercedes-Benz объявил о продаже завода «Мерседес-Бенц мануфэкчуринг рус» в Подмоскowie дилерскому холдингу «Автодом», Ford объявил о продаже своей доли в совместном предприятии «Соллерс Форд» компании ПАО «Соллерс».

Вслед за уходом зарубежных автопроизводителей решение о продаже бизнеса в России объявили крупные производители автокомпонентов: производители шин Michelin (завод в Давыдове Московской области), Bridgestone (завод в Ульяновске), Nokian Tyres (завод во Всеволожске Ленинградской области); турецкий производитель автомобильных сидений Martur (завод в Ульяновске), немецкий производитель автомобильных комплектующих Bosch, являющийся единственным поставщиком электронных компонентов систем ABS и ESP для автомобилей LADA (завод в индустриальном парке «Преображенка» в Самарской области) и др.

В условиях санкционных вызовов отечественные автоконцерны ведут работу по замещению импортируемых автокомпонентов, подбирая новых поставщиков, налаживая сотрудничество с азиатскими партнерами, реализуя проекты по импортозамещению. Так, АО «АВТОВАЗ» и ООО «УАЗ» нашли новых поставщиков системы ABS для производства своих автомобилей в лице китайских компаний Trinova и APG.

Российские компании, осуществляющие производство автомобилей иностранных брендов, также подбирают новых партнеров для возобновления выпуска автомобилей на производственных площадках. ПАО «Соллерс» объявило о планах по выпуску китайских фургонов JAC под собственной маркой. В октябре АО «Автотор» приступило к переналадке конвейера для подготовки к запуску производства автомобилей новых брендов. АО «МАЗ „Москвич“» анонсировало планы по выпуску автомобилей под возобновленной маркой «Москвич» (информация относительно брендов автомобилей не раскрывается, однако предполагается, что это могут быть автомобили китайской компании, и из возможных вариантов называются JAC, FAW и BYD<sup>10</sup>).

Экономические последствия текущего кризиса для автомобильной промышленности России весьма серьезны. Индекс производства организаций по виду экономической деятельности «Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов» за январь — июль 2022 г. составил 57,8 % по отношению к январю — июлю 2021 г., оборот организаций за январь — июль 2022 г. составил 63 % по отношению к январю — июлю 2021 г. Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций отрасли за январь — июль 2022 г. составил 68 млрд руб. (по сравнению с 80,6 млрд руб. аналогичного периода 2021 г.), доля убыточных организаций составила 29,4 %, увеличившись на 6,4 % по сравнению с аналогичным периодом 2021 г.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Власти назвали сроки начала выпуска «Москвичей» и электрокаров Eolute. URL: <https://www.autonews.ru/news/62ac39719a794796e83dc79d> (дата обращения: 20.08.2022).

<sup>11</sup> Социально-экономическое положение России — 2021 г. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b21\\_01/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b21_01/Main.htm) (дата обращения: 04.10.2022); Социально-экономическое положение России — 2022 г. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b22\\_01/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b22_01/Main.htm) (дата обращения 03.11.2022).

Из-за ухода с российского рынка зарубежных производителей автомобилей и автокомпонентов количество рабочих мест по виду экономической деятельности «Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов» (без учета субъектов малого предпринимательства) сократилось с 254,2 тыс. чел. в январе 2022 г. до 241,8 тыс. чел. в июле. Среднемесячная заработная плата в отрасли в июле 2022 г. составила 92,8 % по отношению к июлю 2021 г.<sup>12</sup> К концу 2022 г. количество рабочих мест может еще сократиться. В августе Совет директоров АО «АВТОВАЗ» принял решение перевести производство автомобилей семейства LADA Vesta из Ижевска в Тольятти, и около 1,9 тыс. работников ООО «Лада Ижевск» было уволено<sup>13</sup>.

Проблемы автомобильной промышленности России во многом связаны с низким уровнем локализации здесь производства автокомпонентов. Доля иностранной добавленной стоимости в конечном потреблении в отрасли автомобилестроения превышает 50 % [3]. Политика антироссийских санкций обострила имеющуюся проблему зависимости российской автомобильной промышленности от зарубежных поставщиков комплектующих и технологий. В автомобилестроении сформировался серьезный дефицит критически значимых автокомпонентов, прежде всего электронных.

Высокая импортозависимость автомобилестроения России создает угрозы развитию отрасли и корректирует планы развития автомобильных корпораций. В планах АО «АВТОВАЗ» на 2023 г. — выпуск чуть больше 400 тыс. автомобилей<sup>14</sup>. Снижение объемов производства связано с неготовностью поставщиков обеспечить требуемый объем комплектующих.

Аналитики «АСМ-холдинга» по итогам 2022 г. прогнозируют падение объемов продаж легковых автомобилей на 55 % по сравнению с предыдущим годом, легких коммерческих автомобилей — на 35, грузовых автомобилей — на 25, автобусов — на 10 %<sup>15</sup>. Аналитики НАПИ также составили прогнозы российского рынка новых автомобилей на 2022 г. В базовом сценарии ожидается сокращение:

— рынка новых легковых автомобилей на 60,9 % по сравнению с 2021 г. Доля китайских легковых автомобилей может увеличиться с 7,53 до 16,25 %, в первую очередь за счет сокращения доли автомобилей других иностранных марок<sup>16</sup>;

— рынка новых грузовых автомобилей на 11,5 %. К концу 2022 г. китайские грузовые автомобили займут четверть российского рынка<sup>17</sup>;

<sup>12</sup> Социально-экономическое положение России — 2021 г.

<sup>13</sup> АвтоВАЗ уволил почти 2000 человек и собирается нанять тысячи новых сотрудников. URL: <https://www.ixbt.com/news/2022/08/29/avtovaz-uvolil-pochti-2000-chelovek-i-sobiraetsja-nanjat-tysjachi-novyh-sotrudnikov.html> (дата обращения: 09.09.2022).

<sup>14</sup> АвтоВАЗ может сократить производственный план на 2023 год на 100 тысяч машин. URL: <https://mag.auto.ru/article/avtovaz-v-2023-godu-vypustit-na-100-tysyach-menshe-mashin-chem-planirovalos/> (дата обращения: 14.10.2022).

<sup>15</sup> ОАО «АСМ-холдинг»: сайт. URL: <https://www.asm-holding.ru/info/news/press-relizy/> (дата обращения: 03.11.2022).

<sup>16</sup> Рынок будет в два раза хуже, чем в 2015. URL: <https://napinfo.ru/infographics/rynok-budet-v-dva-raza-huzhe-chem-v-2015/> (дата обращения: 09.09.2022).

<sup>17</sup> Китайские грузовики займут четверть российского рынка. URL: <https://napinfo.ru/infographics/kitajskie-gruzoviki-zajmut-chetvert-rossijskogo-rynka/> (дата обращения: 09.09.2022).

— рынка новых легких коммерческих автомобилей на 36,9 %<sup>18</sup>.

Сложившаяся геополитическая обстановка, кроме того, негативно отражается на отраслевых планах в области достижения целей устойчивого развития (принципы и цели устойчивого развития определены соответственно в Глобальном договоре ООН<sup>19</sup> и Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 г.<sup>20</sup> и находят отражение в национальных стандартах и нормативно-правовых актах [2]).

В Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года в качестве одного из приоритетных направлений развития автомобилестроения рассматривается повышение экологичности автотранспортных средств за счет использования газомоторного топлива и предусматривается увеличение объема производства автомобилей, использующих газомоторное топливо, с 6,5 % в 2018 г. до 14,0 % в 2025 г.<sup>21</sup>

В текущих реалиях Министерство финансов РФ оптимизировало бюджет на строительство заправочной инфраструктуры компримированного природного газа (КПГ) на 2023 — 2025 гг.: на развитие заправочной инфраструктуры в 2023 г. предусмотрено 1,23 млрд руб., в 2024 г. — 2,21 млрд, в 2025 г. — 2,46 млрд руб.<sup>22</sup> Ранее в федеральном бюджете на развитие заправочной инфраструктуры КПГ в 2022 г. было предусмотрено 3,75 млрд руб., в 2023 г. — 2,15 млрд, в 2024 г. — 2,95 млрд руб.<sup>23</sup>

В августе 2021 г. Правительство РФ утвердило Концепцию развития электротранспорта в России, поставив цели по увеличению доли электротранспортных средств, включая легковые и легкие коммерческие электромобили, с 0,1 до 15,0 % рынка в 2030 г.<sup>24</sup> О планах по развитию бизнеса в сфере электромобилей в России в 2021 г. объявили Volkswagen, Ford, KIA и Hyundai. ПАО «ГАЗ» представил предсерийные образцы коммерческого электромобиля GAZelle e-NN.

---

<sup>18</sup> Прогноз рынка новых LCV. URL: <https://napinfo.ru/infographics/prognoz-rynka-novyh-lcv/> (дата обращения: 09.09.2022).

<sup>19</sup> Глобальный договор ООН. 10 принципов Глобального договора. URL: <https://www.globalcompact.ru/about/ten-principles/> (дата обращения: 25.07.2022).

<sup>20</sup> Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 25 сентября 2015 года. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420355765> (дата обращения: 25.07.2022).

<sup>21</sup> Распоряжение Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года» (ред. от 22 февраля 2019) // СПС КонсультантПлюс. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_297129/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_297129/) (дата обращения: 19.09.2022).

<sup>22</sup> В России сократят господдержку газомоторной отрасли. URL: <http://www.finmarket.ru/main/article/5816079> (дата обращения: 14.10.2022).

<sup>23</sup> Федеральный закон от 6 декабря 2021 г. № 390-ФЗ «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов» // СПС КонсультантПлюс. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402647/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402647/) (дата обращения: 14.10.2022).

<sup>24</sup> Распоряжение Правительства РФ от 23 августа 2021 г. № 2290-р «Об утверждении Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий („дорожной картой“) по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года»). URL: <http://static.government.ru/media/files/BW9wGZ2rDs3BkeZHf7ZsaxnlbJzQbJt.pdf> (дата обращения: 09.09.2022).

ПАО «КАМАЗ» совместно с Санкт-Петербургским политехническим университетом Петра Великого создало опытный образец электромобиля «Кама-1». О намерениях начать производство электромобилей под маркой LADA в 2027 — 2028 гг. заявило руководство АО «АВТОВАЗ». ООО «РЭНЕРА» (отраслевой интегратор «Росатома» по системам накопления энергии) планирует строительство в России завода по производству литий-ионных батарей для электротранспорта и стационарных систем накопления энергии к 2025 г., технологическим партнером выступает южнокорейская компания Enertech International Inc., 49 % которой принадлежит ООО «Рэнера». Из-за нарушения логистических цепочек и дефицита критически значимых автокомпонентов серийное производство электромобиля «Кама-1» ПАО «КАМАЗ» было перенесено на 2024 — 2025 гг.

В марте 2022 г. Минпромторг РФ, ООО «Моторинвест» и администрация Липецкой области подписали первый в России специальный инвестиционный контракт по внедрению технологии производства электромобилей, согласно которому производство включает в себя сборку машин полного цикла. Производственные мощности составят более 100 тыс. электромобилей в год. 28 сентября 2022 г. на заводе «Моторинвест» запущено производство китайских электромобилей Dongfeng под собственным брендом Evolute.

В октябре 2022 г. ПАО «ГАЗ» приступило к мелкосерийному выпуску электрической версии фургона «ГАЗель» — GAZelle e-NN. Стоимость автомобиля начинается с 6 млн руб., что примерно в полтора раза превышает цену бензиновой модели. Из-за санкций австрийская компания Steyr Automotive свернула проект по организации производства грузовых автомобилей «ГАЗель NN» и «Соболь NN» (с двигателем Volkswagen и полностью электрические версии) для европейского рынка. Помимо этих моделей Steyr Automotive намеревалась выпускать низкопольные электробусы GAZ e-Citymax 9 и e-Citymax 12.

В сложившихся условиях достижение целей, предусмотренных в Концепции развития электротранспорта, представляется сомнительным.

Негативные тенденции развития российского автомобилестроения требуют совершенствования государственного регулирования его развития, направленного на выстраивание новых цепочек создания стоимости, быстрого формирования недостающих технологических и управленческих компетенций. При этом в перспективе возможны следующие варианты развития российского автомобилестроения: выпуск упрощенных версий автомобилей, что приведет к снижению конкурентоспособности продукции отрасли; замещение импорта автокомпонентов из Европы на их импорт из Азии и попадание в зависимость от новых зарубежных поставщиков критически важных автокомпонентов; развитие отечественной автокомпонентной отрасли, обеспечивающей высокий уровень локализации и формирование большей доли добавленной стоимости в автомобилестроении в стране.

В середине августа 2022 г. Минпромторг разместил на сайте проект новой стратегии развития автомобильной промышленности. Стратегия предусматривает увеличение уровня локализации производства автомобилей до 80 %, рост объема валовой добавленной стоимости в автомобильной промышленности до 1,1 трлн руб. к 2035 г. Требуемый объем инвестиций на период 2023 — 2035 гг. в НИОКР и орга-



низацию производства автокомпонентов для обеспечения выпуска высококачественной продукции оценивается в 2,7 трлн руб.<sup>25</sup>

В качестве критики проекта стратегии отмечаются отсутствие в стратегии анализа спроса и потребительских предпочтений, имеющихся в России мощностей по производству автокомпонентов, а также сырья и материалов для производства автокомпонентов, абстрактная формулировка ряда стратегических целей<sup>26</sup>.

Безусловно, ключевым направлением в преодолении влияния санкций и обеспечении технологического суверенитета отечественной отрасли автомобилестроения, является импортозамещение. На переход к импортозамещению потребуются несколько лет и дополнительные затраты на формирование собственных технологий и подготовку (переквалификацию) специалистов, в связи с этим интересным представляется опыт реализации политики импортозамещения и государственного регулирования развития автомобильной промышленности других развивающихся стран, например Китая, являющегося в настоящее время крупнейшим производителем автомобилей. Правительством Китая до вступления в ВТО перед иностранными автопроизводителями ставились жесткие требования локализации — доля автокомпонентов, закупаемых внутри страны, должна была составлять 40 % в первый год производства, увеличиваясь до 60 и 80 % соответственно во второй и третий годы [11]. Для получения доступа на китайский рынок зарубежные автопроизводители должны были создавать совместные предприятия с местными государственными предприятиями, реализуя все этапы от проектирования до производства автомобилей, тем самым передавая технологии и опыт китайским автопроизводителям [9]. Тарифные и нетарифные методы импортозамещения в Китае позволили создать хорошо развитую автокомпонентную отрасль, повысить технологический уровень производства и качество автомобилей. С 2018 г. китайское правительство начало постепенно снимать ограничения на долю иностранной собственности в производстве легковых автомобилей в целях привлечения большего объема инвестиций в повышение технологического уровня национальной автомобильной промышленности<sup>27</sup>.

### **Заключение**

При развитии отечественного автопрома необходимо стимулировать создание совместных предприятий отечественных и иностранных производителей автокомпонентов из дружественных стран на паритетных началах в целях обеспечения

---

<sup>25</sup> Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года (проект). URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=PNPA&n=86036#qsbRIL T27HxYCCtd1> (дата обращения: 09.09.2022).

<sup>26</sup> Бургазалиев С. В какой ситуации оказался российский автопром и поможет ли новая стратегия развитию отрасли. URL: <https://www.arms-expo.ru/analytics/predpriyatiya/sergey-burgazliev-v-kakoy-situatsii-okazalsya-rossiyskiy-avtoprom-i-pomozhet-li-novaya-strategiya-razvitiyu-otrasli/> (дата обращения: 28.09.2022).

<sup>27</sup> China to Remove Limits on Foreign Investment in Passenger Car Manufacturing. URL: <https://www.cnbc.com/2021/12/27/china-to-remove-foreign-investment-limit-passenger-car-manufacturing.html> (дата обращения: 30.09.2022).

соответствия качества выпускаемой продукции современным стандартам, предоставление налоговых льгот и субсидирование процентной ставки по кредитам импортозамещающих производств на определенный период времени для достижения целевых уровней локализации производства автокомпонентов, предоставление льгот для восстановления конструкторской и технологической базы отрасли.

Чтобы координировать реализацию стратегии развития автопрома, целесообразно создать структуру, обеспечивающую эффективное взаимодействие автопроизводителей и производителей автокомпонентов, а также консолидацию конструкторских усилий по созданию производств комплектующих для отечественных брендов.

Кроме того, с нашей точки зрения, необходимы пересмотр принципов кластерной политики и разработка стратегических планов развития автомобильных кластеров с учетом новых глобальных вызовов и целей импортозамещения. Отметим, что программы развития автомобильных кластеров были разработаны на 2015 — 2020 гг. во исполнение требований Федерального закона № 488 «О промышленной политике в Российской Федерации» от 31 декабря 2014 г.<sup>28</sup> Новые стратегические планы развития кластеров должны быть направлены на обеспечение углубления кооперации автомобильных компаний и поставщиков со смежными отраслями, формирование недостающих технологических и управленческих компетенций.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Журова Л. И., Краковская И. Н. Влияние глобальных экономических кризисов на развитие автомобильной промышленности России // Регионология. 2021. Т. 29, № 3. С. 541 — 561. DOI: <https://doi.org/10.15507/2413-1407.116.029.202103.541-561>
2. Марабаева Л. В., Гуськова Н. Д., Черкасова О. В., Ерастова А. В. Развитие концептуальных положений стратегического управления устойчивостью промышленных предприятий // Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. 2022. № 3 (63). С. 37 — 45.
3. Симачёв Ю. В., Федюнина А. А., Кузык М. Г. Новые контуры промышленной политики // Доклады к XXIII Ясинской (Апрельской) международной научной конференции по проблемам развития экономики и общества. М., 2022. С. 46 — 47.
4. Телегина Е. А., Халова Г. О. Санкции и торговые войны как индикаторы трансформации мирового хозяйства. возможности для России // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63, № 2. С. 13 — 20. DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-2-13-20>
5. Тимофеев И. Н. Сомнительная эффективность? Санкции против России до и после февраля // Россия в глобальной политике. 2022. Т. 20, № 4. С. 136 — 152.
6. Шкодинский С. В., Кушнир А. М., Продченко И. А. Влияние санкций на технологический суверенитет России // Проблемы рыночной экономики. 2022. № 2. С. 75 — 96. DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2022-2-75-96>

---

<sup>28</sup> О промышленной политике в Российской Федерации: Федеральный закон № 488 от 31 декабря 2014 г. URL: <http://static.kremlin.ru/media/acts/files/0001201412310017.pdf> (дата обращения: 22.08.2022).



7. Bali M., Rapelanoro N. How to simulate international economic sanctions: A multipurpose index modelling illustrated with EU sanctions against Russia // *International Economics*. 2021. № 168. P. 25 — 39. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2021.06.004>

8. Boucher D. Western Economic Sanctions against Russia: an Opportunity for Closer Eurasian Integration? // *Orientando*. 2020. № 19. DOI: <https://doi.org/10.25009/orientando.v0i19.2642>

9. Sakuramoto C., Di Serio L. C., Bittar A. de V. Impact of Supply Chain on the Competitiveness of the Automotive Industry // *RAUSP Management Journal*. 2019. Vol. 54, No. 2. P. 205 — 225. DOI: <https://doi.org/10.1108/RAUSP-07-2018-0051>

10. Timofeev I. N. Sanctions on Russia: A New Chapter // *Russia in Global Affairs*. 2022. Vol. 20, № 4. P. 103 — 119. DOI: <https://doi.org/10.31278/1810-6374-2022-20-4-103-119>

11. Weiss M. The Role of Local Content Policies in Manufacturing and Mining in Low- and Middle-Income Countries // *Inclusive and Sustainable Industrial Development Working Paper Series*. UNIDO. 2016. № 19. URL: [https://www.unido.org/sites/default/files/2017-01/UNIDO\\_Working\\_paper\\_Local\\_content\\_policies\\_FINAL\\_15803\\_\\_0.pdf](https://www.unido.org/sites/default/files/2017-01/UNIDO_Working_paper_Local_content_policies_FINAL_15803__0.pdf)

Статья поступила в редакцию 09.11.2022; одобрена после рецензирования 10.01.2023; принята к публикации 16.01.2023.

*Информация об авторе:*

**Людмила Ивановна Журова**, доцент кафедры менеджмента и цифрового маркетинга Самарского университета государственного управления «Международный институт рынка» (443030, Россия, г. Самара, ул. Г. С. Аксакова, 21), кандидат экономических наук, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0522-9456>, Researcher ID: АБА-9987-2021, Scopus ID: 57421288700, zhurova.li@mail.ru

*Конфликт интересов:* автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

*Автор прочитала и одобрила окончательный вариант рукописи.*

REFERENCES

1. Zhurova LI, Krakovskaya IN. The Impact of Global Economic Crises on the Development of the Automotive Industry in Russia. *Regionology*. 2021;29(3):541—561. DOI: <https://doi.org/10.15507/2413-1407.116.029.202103.541-561> (In Russ.)

2. Marabaeva LV, Guskova ND, Cherkasova OV, Erastova AV. Development of Conceptual Provisions of Strategic Management of Sustainability of Industrial Enterprises. *Bulletin of the Research Institute of the Humanities by the Government of the Republic of Mordovia*. 2022;(3):37—45. (In Russ.)

3. Simachev YuV, Fedyunina AA, Kuzyk MG. New Contours of Industrial Policy. *Report to the XXIII Yasinsk (April) International Scientific Conference on Problems of Economic and Social Development*. M.;2022:46—47. (In Russ.)

4. Telegina EA, Khalova GO. Sanctions and Trade Wars as Indicators of Transformation of the World Economy. *Opportunities for Russia. World Economy and International Relations*. 2019;63(2):13—20. DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-2-13-20> (In Russ.)

5. Timofeev IN. Doubtful Efficiency? Sanctions against Russia before and after February. *Russia in Global Affairs*. 2022;20(4):136—152. (In Russ.)

6. Shkodinsky SV, Kushnir AM, Prodchenko IA. The Impact of Sanctions on Russia's Technological Sovereignty. *Market Economy Problems*. 2022;(2):75—96. DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2022-2-75-96> (In Russ.)

7. Bali M, Rapelanoro N. How to Simulate International Economic Sanctions: A Multipurpose Index Modelling Illustrated with EU Sanctions against Russia. *International Economics*. 2021;(168):25—39. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.inteco.2021.06.004>
8. Boucher D. Western Economic Sanctions against Russia: an Opportunity for Closer Eurasian Integration? *Orientando*. 2020;(19). DOI: <https://doi.org/10.25009/orientando.v0i19.2642>
9. Sakuramoto C, Di Serio LC, Bittar AdV. Impact of Supply Chain on the Competitiveness of the Automotive Industry. *RAUSP Management Journal*. 2019;54(2):205—225. DOI: <https://doi.org/10.1108/RAUSP-07-2018-0051>
10. Timofeev IN. Sanctions on Russia: A New Chapter. *Russia in Global Affairs*. 2022;20(4):103—119. DOI: <https://doi.org/10.31278/1810-6374-2022-20-4-103-119>
11. Weiss M. The Role of Local Content Policies in Manufacturing and Mining in Low and Middle-Income Countries. *Inclusive and Sustainable Industrial Development Working Paper Series. UNIDO*. 2016;(19). URL: [https://www.unido.org/sites/default/files/2017-01/UNIDO\\_Working\\_paper\\_Local\\_content\\_policies\\_FINAL\\_15803\\_\\_0.pdf](https://www.unido.org/sites/default/files/2017-01/UNIDO_Working_paper_Local_content_policies_FINAL_15803__0.pdf)

The article was submitted 09.11.2022; approved after reviewing 10.01.2023; accepted for publication 16.01.2023.

*Information about the author:*

**Lyudmila I. Zhurova**, Associate Professor of Department of Management and Digital Marketing, Samara University of Public Administration «International Market Institute» (21 G. S. Aksacov Str., Samara 443030, Russia), Candidate of Economical Sciences, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0522-9456>, Researcher ID: ABA-9987-2021, Scopus ID: 57421288700, zhurova.li@mail.ru

*Conflict of interests:* the author declares no conflict of interests.

*The author has read and approved the final manuscript.*