

Современные проблемы отраслевой экономики в России

Ирина Н. Бухтерева

*Российский государственный гуманитарный университет,
Москва, Россия, buhtereva.i@rggu.ru,
ORCID ID 0000-0002-2160-1855*

Ангелина Б. Гребенкина

*Российский государственный гуманитарный университет,
Общество с ограниченной ответственностью «ТРП»
Москва, Россия, lina.grebenkina@mail.ru*

Аннотация. В представленном исследовании рассматриваются проблемы развития отраслевой экономики России в современных условиях. В связи с введением против России санкций, уходом зарубежных компаний и сокращением импорта отечественные производители попали в сложную ситуацию. Особенно остро проблема импортозамещения и восстановления производства коснулась автомобильной отрасли. Параллельный импорт, китайские производители и отечественный автопром помогли восстановить автомобильный бизнес. В короткие сроки нужно было решить вопрос с обеспечением страны транспортными средствами собственного производства. В статье определены проблемы, возникающие в сфере автомобилестроения, факторы, влияющие на рост цен на автомобильные запчасти. Ранее государство возмещало дилерам утиль сбор в виде субсидий в зависимости от локализации производства, в настоящее время предполагают, что невозмещаемую стоимость продавцы будут включать в стоимость автомобиля. В ближайшее время не стоит ожидать снижения цен в автомобильной отрасли. Авторами проведено исследование Постановления Правительства и сделан расчет изменения утилизационного сбора и его влияния на рост цен на автомобили в будущем. В статье рассмотрены проблемы автомобильной отрасли в России в 2024 г., а также даны прогнозы на 2025 г.

Ключевые слова: экономика, отраслевая экономика, автомобильная отрасль, утилизационный сбор, дефицит, динамика цен, прогнозирование, автомобильные запчасти, факторы роста цен, локализация, параллельный импорт, импортозамещение

Для цитирования: Бухтерева И.Н., Гребенкина А.Б. Современные проблемы отраслевой экономики в России // Наука и искусство управления / Вестник Института экономики, управления и права Российского государственного гуманитарного университета. 2025. № 1. С. 52–65. DOI: 10.28995/2782-2222-2025-1-52-65

Modern issues of the sectoral economy in Russia

Irina N. Bukhtereva

*Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia,
bukhtereva.i@rggu.ru, ORCID ID 0000-0002-2160-1855*

Angelina B. Grebenkina

*Russian State University for the Humanities
Limited Liability Company “Technologies of real time,
Moscow, Russia, lina.grebenkina@mail.ru*

Abstract. The presented research considers issues of the development of the Russian industrial economy in modern conditions. Due to the imposition of sanctions against Russia, the withdrawal of foreign companies and a reduction in imports, national producers have found themselves in a difficult situation. The issue of import substitution and restoration of production has been particularly acute in the automotive industry. Parallel imports, Chinese manufacturers, and the home auto industry have helped rebuild the automotive business. In a short time, it was necessary to resolve the issue of providing the country with vehicles of its own production. The article identifies the challenges that arise in the automotive industry, the factors that influence the increase in prices for car parts. Previously, the state reimbursed dealers for scrap collection in the form of subsidies, depending on the localization of production, currently it is assumed that sellers will include the non-refundable cost in the cost of the car. In the near future, one should not expect lower prices in the automotive industry. The authors conducted a study of the Government Decree and calculated the changes in the recycling fee and its impact on the increase in car prices in the future. The article considers the concerns of the automotive industry in Russia in 2024, as well as forecasts for 2025.

Keywords: economics, branch economy, automotive industry, recycling fee, deficit, price dynamics, forecasting, automobile spare parts, price growth factors, localization, parallel imports, import substitution

For citation: Bukhtereva, I.N. and Grebenkina, A.B. (2025), “Modern issues of the sectoral economy in Russia”, *Science and Art of Management / Bulletin of the Institute of Economics, Management and Law of the Russian State University for the Humanities*, no. 1, pp. 52–65, DOI: 10.28995/2782-2222-2025-1-52-65

Введение

Автомобильная промышленность – одна из ключевых отраслей российской экономики, которая во многом определяет социально-экономическое развитие страны [Калмыков 2020, с. 84].

Во-первых, с начала XXI в. углубляется мировая экономическая неустойчивость, практически перерастающая в рецессию, что особенно заметно с 2008 г., причем периоды между спадами укорачиваются, а сами спады становятся все более «рукотворными». Так, если в 2008 г. мировой кризис еще можно было признать «объективным», то в 2014 и 2020 гг. замедление экономической динамики стало результатом экономической политики Запада [Шкваря 2023, с. 223].

В XXI в. для поднятия своей конкурентоспособности отечественные промышленные предприятия все больше внимания стали уделять внедрению оптимальных стратегий развития, при этом приходит четкое понимание того, что для закрепления успеха и достижения максимальной эффективности такая деятельность должна носить не случайный, а постоянный характер [Назаров 2019, с. 102], что и обуславливает актуальность данного исследования.

Сложившаяся непростая ситуация в мире, введенные против России санкции и ограничения во внешней торговле привели отечественных производителей к риску закрытия производства и невыполнения своих обязательств перед потребителями, что заставило их искать пути выхода и использовать возможности параллельного импорта, срочно решать вопросы по импортозамещению. Российская экономика, несмотря на предпринимаемые усилия, все еще зависит от поставок импортного оборудования и продукции [Муханова 2016, с. 55].

После начала специальной операции России на Украине ответом развитых стран стал обширный набор дискриминационных мер, охвативших все сферы экономических взаимодействий и фактически превратившийся в экономическую войну. Арест активов Банка России и крупнейших российских банков в сочетании с отключением от системы SWIFT и прекращением работы платежных систем Visa и Mastercard серьезно усложнили расчеты для российских компаний, ведущих внешнеэкономическую деятельность. [Лякин 2022, с. 5].

Одним из приоритетных направлений господдержки развития автомобильной промышленности стало заимствование технологий производства иностранных моделей, но без полного целого воспроизведения изделий [Калмыков и др. 2021, с. 83].

Анализ разнообразия трактовок термина «импортозамещение» позволяет выделить ключевые характеристики: поддержка отечественных производителей, целевая ориентация на замещение импортных товаров и зарубежных технологий собственными, модернизация, совершенствование научно-технической базы, оптимальное использование собственного научно-технического потенциала, совокупность государственных стратегий, программ, политики, направленных на стимулирование институтов развития и бизнеса, разработку, внедрение и использование отечественных технологий и продуктов [Данейкин 2022, с. 78].

Проблемы отраслевой экономики в России значительно обострились в 2022 г. в связи с уходом зарубежных компаний и прекращением поставок их продукции. Особенно остро данные меры затронули автомобильный рынок, так как все автомобили, которые производились на территории страны, в большей или меньшей степени, изготавливались на импортном оборудовании, из импортных запчастей и с применением импортных технологий. В этих условиях остро встал вопрос экстренной замены ушедших производителей и производства собственных транспортных средств. При поддержке государства все заводы, ранее производившие автомобили иностранных марок, были сохранены, и на них запущено изготовление новых, под отечественными названиями моделей.

Следует сказать, что автомобилестроение является одной из самых сложных отраслей промышленности [Дегтярева, Косаткин 2023, с. 37].

В 2024 г. наблюдался значительный рост продаж автомобилей, большая часть населения приобрела автомобили китайских производителей. АО «АвтоВАЗ» недоволен такой ситуацией, так как денежные средства с продаж уходят за границу, а не на развитие отечественного автопрома. За 2024 г. лишь 11% клиентов приобрели автомобили российского производства. Главной задачей, с точки зрения Правительства РФ, является повышение продаж автомобилей собственного производства, а не импортных. За нынешний год было поставлено рекордное количество автомобилей из Китая, который пытается занять освободившийся от конкурентов российский рынок.

Для защиты отечественного автомобильного рынка от конкуренции и сокращения ввоза импортных автомобилей для перепродажи Минпромторг повысил утилизационный сбор. В данной статье проанализированы последствия роста данного показателя и спрогнозировано его влияние на продажи в 2025 г.

Обслуживание автомобилей становится все более дорогим, особенно страдают владельцы импортных автомобилей.

Факторы, приводящие к росту цен на автомобили

1. Изменение утилизационного сбора и его влияние на цену автомобиля

С 1 октября 2024 г. в России началось постепенное повышение утилизационного сбора на ввозимые автомобили для юридических лиц. Это не касается физических лиц, но есть несколько условий. Для тех, кто ввозит автомобили с объемом двигателя до трех литров для личного пользования, ничего не изменится, если данный автомобиль не будет продан в течение года. В обратном случае, утильсбор пересчитают, и владелец обязан будет его заплатить. Для тех лиц, которые ввезли автомобили объемом более трех литров, коэффициенты вырастут в два раза.

Важное изменение коснется тех, кто покупает за границей автомобиль для перепродажи в России, для них утилизационный сбор будет повышаться поэтапно. С 1 октября ставку повысили на 70–85%, далее ее будут повышать на 10–20% ежегодно¹.

Изучив коэффициенты в Постановлении Правительства Российской Федерации от 13 сентября 2024 г. № 1255 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» можно сделать прогноз повышения утилизационного сбора.

Для тех автомобилей, с объемом двигателя от одного до двух литров, которые приобретены и ввезены на территорию страны для дальнейшей перепродажи, утилизационный сбор уже поднялся с 306 000 рублей до 556 200 рублей и будет расти в дальнейшем, достигнув в 2030 г. 1 172 400 рублей.

Для автомобилей старше трех лет, объем двигателя которых составляет от двух до трех литров, сбор повысится с 1 279 000 рублей до 2 366 000 рублей.

К началу следующего года на автомобили с объемом двигателя от трех до трех с половиной литров утилизационный сбор составит 3 296 000 рублей, а за более мощную машину придется заплатить сбор в размере 2 742 300 рублей.

На графике представлена динамика изменения утилизационного сбора на 2024–2025 гг. после вступления в силу нового закона (рис. 1).

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 13 сентября 2024 г. № 1255 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202409130024?index=32> (дата обращения 19 ноября 2024).

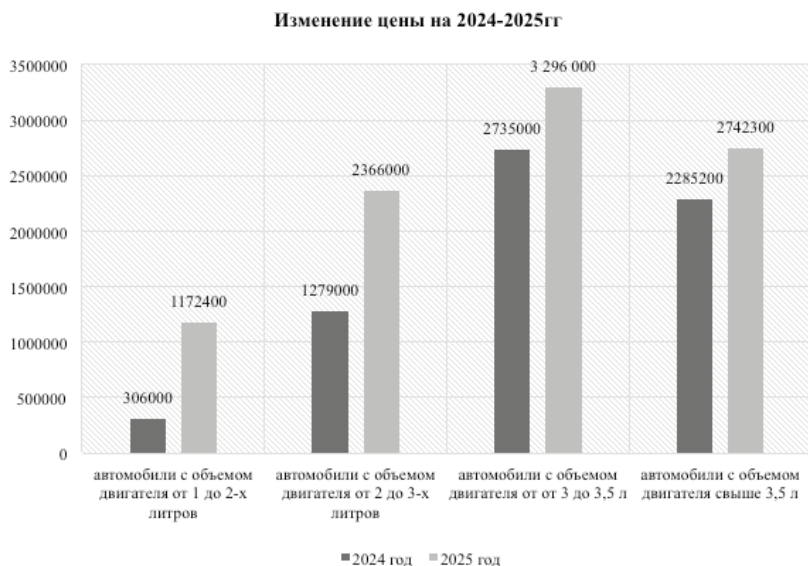


Рис. 1. Изменение утилизационного сбора

Изучив изменения в законодательстве, можно прогнозировать, что объем ввозимых в страну импортных автомобилей снизится. Повышение сбора приведет к росту стоимости автомобилей, следовательно, покупательский спрос упадет и будет не выгодно ввозить в страну автомобили для перепродажи. Также это может коснуться и отечественных автопроизводителей, таких как «Москвич», так как завод не имеет подтвержденной доли производства, осуществляемой на территории страны.

Управление рисками инновационного предпринимательства в машиностроении должно учитывать, что в период глобального кризиса происходят изменения в структуре глобального и национального спроса и потребления продукции машиностроения [Глушченко 2020, с. 85].

Утилизационный сбор возмещается субсидиями от государства в зависимости от степени локализации производства, а невозмещаемую часть сбора, возможно, будут включать в цену автомобиля, это не обязанность, решение будет принимать производитель самостоятельно.

Как это повлияет на автомобильный рынок? Люди будут больше покупать бывшие в употреблении автомобили импортных производителей или брать автокредиты, но в современных реалиях

это мало вероятно, так как ключевая ставка ЦБ РФ равна 21%², поэтому брать автокредиты становится невыгодным, получается большая переплата от суммы займа. Минпромторг надеется, что население будет переходить на продукцию отечественного автопрома: «за счет утилизационного сбора будет реализован комплекс мер господдержки, индексация не окажет влияния на стоимость отечественной автомобильной техники». Однако эксперты считают, что цены будут расти на все автомобили все равно, но в разной степени.

Судя по всему, одна из целей Минпромторга – вытеснение импортных автомобилей с российского рынка и повышение продаж автомобилей отечественного производства.

9 октября 2024 г. на заседании комиссии Госсовета по направлению «промышленность» Президент АО «АвтоВАЗ» Максим Соколов, обратил внимание

...на важность соблюдения в автомобильной отрасли базового принципа – увязки объема мер государственной поддержки автопроизводителей с уровнем фактической локализации продукции. Кроме того, он отметил необходимость создания таких условий, при которых инвестиции в локальное производство автомобилей и компонентов в России станут выгоднее, чем импорт готовых транспортных средств в нашу страну³.

Вице-президент «АвтоВАЗа» по продажам и маркетингу Дмитрий Костромин заявил в одном из интервью, что большинство денег население тратит на китайские автомобили, и только 11% покупают российские автомобили.

Это говорит о том, что большая часть денег от продаж уходит в Китай, и лишь маленькая доля от покупки автомобилей остается в России, этого недостаточно для дальнейшего развития отечественного автопрома.

Полностью перейти на российские машины в данный момент нет никакой возможности, так как главными препятствиями являются низкое качество продукции и недостаточные объемы производства.

² По данным Банка России на 08.11.2024. URL: https://cbr.ru/hd_base/KeyRate/ (дата обращения 19 ноября 2024).

³ Заседание комиссии Госсовета по направлению «Промышленность». URL: <http://www.kremlin.ru/events/administration/75293> (дата обращения 19 ноября 2024).

2. Проблемы с автомобильными запчастями и техническим обслуживанием

Рассмотрев прогнозы развития автомобильного рынка в России после 2025 г., возникает еще одна проблема – поставки на российский рынок автомобильных запчастей. Поскольку приобрести новый автомобиль становится затруднительно и дорого, население предпочитает ездить на б/у автомобилях, следовательно приходится решать проблемы с их ремонтом и обслуживанием.

В настоящее время наибольшую долю автомобильного рынка занимают автомобили китайского производства. Китайские производители очень быстро адаптировались к ситуации в России, и за 2023 г. ими было поставлено рекордное количество автомобилей. По итогам года доля «китайцев» превысила 50% среди всех производителей, выбив из десятки «корейцев».

Проблема рационального уровня импорта и осуществления импортозамещения является важной для развития экономики страны, она тесно переплетается с вопросами конкурентоспособности различных представителей национального бизнеса, рационального международного разделения труда и экономической безопасности [Симановская, Силантьева 2016, с. 198].

На основании статистики Международной организации производителей можно сделать вывод, что Китай выдвинулся в ряды мировых лидеров в автомобильной индустрии за очень короткий промежуток времени, что стало возможным благодаря продуманной стратегической политике, направленной на создание автомобильных корпораций, и надежному государственному контролю⁴.

Стремительный взлет китайской автопромышленности произошел благодаря инновационному развитию страны в целом. Политика «большого скачка» в Китае представляла собой комплекс политических, экономических и социальных мер, направленных на увеличение объемов производства промышленной продукции методом «народной стройки» с использованием огромных масс трудового населения [Авдокушин 2020, с. 118].

Важно отметить, что понятие международной экономической интеграции неразрывно связано с понятиями интернационализации, глобализации и регионализации. Эти понятия объединяет то, что все они обозначают усиление взаимосвязей между отдельными

⁴ Статистика Международной организации автопроизводителей // Официальный сайт OICA. URL: <http://www.oica.net> (дата обращения 19 ноября 2024).

государствами и обществами в различных сферах деятельности [Сопилко, Кулаков 2019, с. 107].

В настоящее время, несмотря на предпринимаемые усилия, в России сохраняется проблема с автозапчастями на автомобили западных производителей, ушедших из страны, но легче найти запчасти на китайские автомобили. Этот факт для многих автолюбителей является решающим при покупке транспортного средства.

Факторы, которые влияют на дефицит автомобильных запчастей

1. *Проблемы на таможне.* Ранее ввозить оригинальные запчасти нельзя было без разрешения правообладателей, это могли делать только официальные дилеры, и до 2022 года параллельный импорт был запрещен. В данный момент параллельный импорт одобрен и продлен на 2025 год, но список товаров, разрешенных к ввозу в страну, будет постепенно сокращаться.

2. *Проблемы в банковской сфере.* Перевод денег за границу за автомобильные запчасти сейчас доступен не во всех банках из-за санкций, повышаются требования валютного контроля. Организациям приходится использовать брокерские счета или счета посредников, что является не самым безопасным способом.

Проблемы есть с автозапчастями на все автомобили, в том числе и на российские, так как в России производителей запчастей мало, из-за дефицита цены растут. А если закупать автозапчасти в Китае, что значительно дешевле, то опять возникают проблемы с таможней и банковскими переводами китайским производителям. Поэтому снижения цен в ближайшее время точно не ожидается.

Проведенное исследование показало, как менялись цены на автомобильные запчасти с 01.07.2023 по 10.10.2024 г. (рис. 2).

По графику видно, что большее изменение коснулось автомобильных ламп, их цена поднялась с 370 рублей до 627,11 рубля. С дефицитными блоками управления и датчиками расхода воздуха на 01.07.2023 ситуация изменилась, их цены снизились на 24,56 и 7,43%, их средняя цена составила на 10.10.2024 г. – 1885,89 рублей и 2221,71 рубля соответственно. В среднем изменение цен за ходовые запчасти составило 25%.

На 2025 г. прогнозируется сохранение дефицита автозапчастей. На это повлияют следующие факторы:

- дефицит оригинальных запчастей;
- параллельный импорт не позволяет поставлять в большом количестве запчасти, срок доставки значительно увеличился,

- таможенная служба ужесточает требования к товарам, ввозимым на территорию страны. В первую очередь пострадают владельцы корейских, японских и европейских автомобилей;
- снижение качества поставляемых автозапчастей из-за санкций.

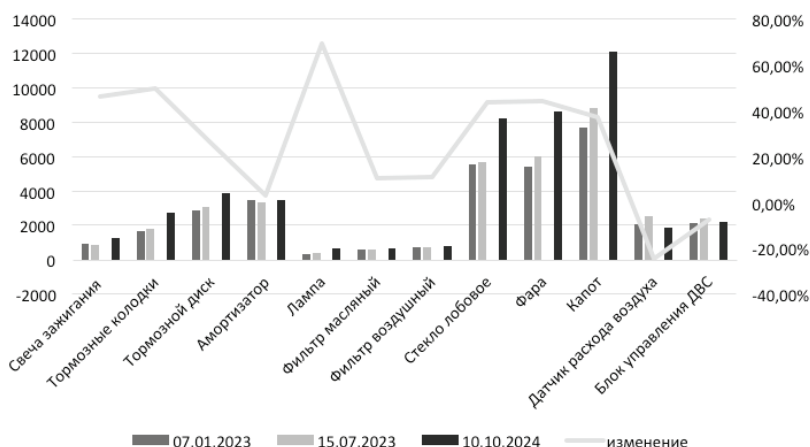


Рис. 2. Динамика средних цен на ходовые автомобильные запчасти
Данные Drom.ru

Также в мире сейчас идет процесс перевода транспорта с традиционных видов топлива на экологически чистые источники энергии, но он затягивается в силу объективных обстоятельств [Щербанин 2020, с. 54]. Производство автомобилей, использующих альтернативное топливо, постепенно растет, порождая новые виды проблем для производителей и автовладельцев.

Несмотря на сложности, с которыми столкнулась наша страна за последнее десятилетие, введенные против нее ограничения позволили добиться значительной автономии от западных стран, восстановления собственного производства, укрепления банковского сектора, возвращения бизнеса под российскую юрисдикцию [Переход и др. 2024, с. 134].

В настоящее время Правительство РФ принимает меры для стимулирования производства и развития сферы российского автомобилестроения, предоставляя производителям льготы и государственные субсидии [Бреус и др. 2021, с. 35].

Заключение

Сложности, которые принесли санкции стране за последние 10 лет, помогли восстановить собственное производство и укрепить банковскую сферу.

Однако санкции оказали негативное влияние на автомобильную отрасль в России и привели к существенным проблемам для отечественных автолюбителей. С уходом иностранных автопроизводителей значительно усложнился доступ к необходимым для ремонта запасным частям. Восстановление отрасли в данных условиях сложный и многотрудный процесс.

Для того чтобы стимулировать производство и развитие российского автомобилестроения, изготовителям предоставляют льготы и субсидии. Для стимулирования спроса на автомобили отечественного производства государство предлагает программы льготного кредитования, а для защиты от иностранных конкурентов проводится протекционистская политика, которая является причиной роста цен на ввозимые автомобили и падения спроса на них.

Для некоторых видов автомобилей и спецтехники, среди прочего, увеличили коэффициенты утилизационного сбора на 70–85%, а также предусмотрели ежегодную индексацию данного показателя на 10–20% до 2030 г. Это будет способствовать снижению ввоза иностранных автомобилей в Россию и росту продаж автомобилей российского производства.

Проведенное исследование средних цен на ходовые автомобильные запчасти показало, что цены за 2023–2024 гг. выросли в среднем на 25%. Рост цен обусловлен дефицитом запчастей, так как через параллельный импорт не удастся ввезти достаточное их количество.

Литература

- Авдокушин 2019 – *Авдокушин Е.Ф.* 70 лет КНР: от «большого скачка» к технологическому «прорыву» // Вестник РГГУ. Серия Экономика. Управление. Право. 2019. № 4. С. 116–132. <https://doi.org/10.28995/2073-6304-2019-4-116-132>.
- Бреус и др. 2021 – *Бреус А.В., Кублин И.М., Демьянченко Н.В., Воронов А.А.* Реализация маркетинговой стратегии компании в условиях новых возможностей и ограничений // Практический маркетинг. 2021. № 9 (295). С. 35–41.
- Глущенко 2020 – *Глущенко В.В., Глущенко И.И.* Стратегическое управление рисками инновационной деятельности в машиностроении // Вестник машиностроения. 2020. № 2. С. 80–88.

- Данейкин 2022 – *Данейкин Ю.В.* Достижение технологического суверенитета высокотехнологических отраслей экономики РФ: состояние и перспективы // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2022. № 4. С. 74–92. <https://doi.org/10.28995/2073-6304-2022-4-74-92>.
- Детярева, Косаткин 2023 – *Детярева И.В., Косаткин К.В.* Проблемы развития автомобильной отрасли России и роль государства в инвестиционном процессе отрасли // Уфимский гуманитарный научный форум. 2023. № 1. С. 35. *Косаткин* 45. DOI: 10.47309/2713-2358_2023_1_35_45.
- Калмыков и др. 2021 – *Калмыков Ю.П., Абдикеев Н.М., Богачев Ю.С., Трифонов П.С.* Направления совершенствования промышленной политики России // Вестник машиностроения. 2021. № 9. С. 82–88. DOI: 10.36652/0042-4633-2021-9-82-88.
- Калмыков 2020 – *Калмыков, Ю.П.* Перспективы развития отечественной автомобильной промышленности // Вестник машиностроения. 2020. № 9. С. 84–88. DOI: 10.36652/0042-4633-2020-9-84-87.
- Лякин 2022 – *Лякин А.Н.* Кризис 2022–...: потенциальные масштабы и ожидаемые следствия // Российский экономический журнал. 2022. № 3. С. 4–24. DOI: 10.33983/0130-9757-2022-3-4-24.
- Муханова 2016 – *Муханова И.В.* Импортозамещение и инвестиционная политика в машиностроении // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2016. № 3 (5). С. 55–64.
- Назаров 2019 – *Назаров А.Г.* Классификация и систематизация стратегий развития промышленных предприятий // Вестник РГГУ. Серия: Экономика. Управление. Право. 2019. № 2. С. 102–116. DOI: 10.28995/2073-6304-2019-2-102-116. EDN LORSNX.
- Переход и др. 2024 – *Переход С.А., Мхитарян А.В., Селифонкина Д.С.* Международные санкции против России (2014–2024 гг.): Оценка и последствия для финансового рынка // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2024. № 4. С. 116–138.
- Симановская, Силантьева 2016 – *Симановская М.Л., Силантьева Е.С.* Импортозамещение в аспекте экономических теорий // Государственное управление. Электронный вестник. 2016. № 56. С. 198–219.
- Сопилко, Кулаков 2019 – *Сопилко Н.Ю., Кулаков А.В.* Перспективы развития интеграционных процессов государств Евразийского экономического союза // Вестник РГГУ. Серия Экономика. Управление. Право. 2019. № 4. С. 105–115. <https://doi.org/10.28995/2073-6304-2019-4-105-115>.
- Шкваря 2023 – *Шкваря Л.В.* Внешняя торговля России со странами ССАГПЗ: динамика, характеристики и возможности // Вестник МГИМО Университета. 2023. Т. 16. № 3. С. 222–243. DOI: 10.24833/2071-8160-2023-3-90-222-243. EDN NZOYZM.
- Щербанин 2020 – *Щербанин Ю.А.* Мировая экономика: к вопросу об энергобалансах – моторные топлива и электромобили // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2020. № 1. С. 39–55.

References

- Avdokushin, E.F. (2019), "70 years of China: from 'Big leap' to technological 'break-through' ", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 4, pp. 116–132. URL: <https://doi.org/10.28995/2073-6304-2019-4-116-132>.
- Breus, A.V., Kublin, I.M., Demyanenko, N.V. and Voronov, A.A. (2021), "Implementation of the company's marketing strategy in the face of new opportunities and imitations", *Practical Marketing*, no. 9 (295), pp. 35–41.
- Degtyareva, I.V. and Kosatkin, K.V. (2023), "Problems of the development of the automotive industry in Russia and the role of the state in the investment process of the industry", *Ufa Humanitarian Scientific Forum*, no. 1, pp. 35–45, DOI: 10.47309/2713-2358_2023_1_35_45.
- Daneikin, Yu.V. (2022), "Achieving technological sovereignty of high-tech economies of the Russian Federation: state and prospects", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law"*, no. 4, pp. 74–92, DOI: 10.28995/2073-6304-2022-4-74-92.
- Kalmykov, Yu.P., Abdikeev, N.M., Bogachev, Yu.S. and Trifonov, P.S. (2021), "Directions of improving industrial policy in Russia", *Russian Engineering Research*, no. 9, pp. 82–88, DOI: 10.36652/0042-4633-2021-9-82-88.
- Kalmykov, Yu.P. (2020), "Prospects for the development of the domestic automobile industry", *Russian Engineering Research*, no. 9, pp. 84–88, DOI: 10.36652/0042-4633-2020-9-84-87.
- Lyakin, A.N. (2022), "Crisis 2022-...: potential scope and expected consequences", *Russian Economic Journal*, no. 3, pp. 4–24, DOI: 10.33983/0130-9757-2022-3-4-24.
- Mukhanova, I.V. (2016), "The import substitution and the investment policy in the machine-building industry", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 3, pp. 55–64.
- Nazarov, A.G. (2019), "Classification and systematization of development strategies of industrial enterprises", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 2, pp. 102–116, <https://doi.org/10.28995/2073-6304-2019-2-102-116>.
- Perekhod, S.A., Mkhitarian, A.V. and Selifonkina, D.S. (2024), "International sanctions against Russia (2014–2024). Assessment and implications for the financial market", *The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, no. 4, pp. 116–138.
- Simanovskaya, M.L. and Silantieva, E.S. (2016), "Import substitution in the aspect of economic theories", *Public Administration. E-journal (Russia)*, no. 56, pp. 198–219.
- Sopilko, N.Yu. and Kulakov, A.V. (2019), "Developing integration processes for the Eurasian Economic Union", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Right" Series*, no. 4, pp. 105–115, DOI: 10.28995/2073-6304-2019-4-105-115.
- Shkvarya, L.V. (2023), "Russia's foreign trade with the GCC countries: dynamics, characteristics and opportunities", *MGIMO Review of International Relations*, vol. 16, no. 3, pp. 222–243, DOI: 10.24833/2071-8160-2023-3-90-222-243.

Shcherbanin, Yu.A. (2020), "World economy. Energy balances issues, motor fuels and electric passenger cars", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 1, pp. 39–55. <https://doi.org/10.28995/2073-6304-2020-1-39-55>.

Информация об авторах

Ирина Н. Бухтерева, кандидат экономических наук, доцент, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125047, Россия, Москва, Миусская пл., д. 6; buhtereva.i@rggu.ru, ORCID ID 0000-0002-2160-1855

Ангелина Б. Гребенкина, студентка, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125047, Россия, Москва, Миусская пл., д. 6;

Общество с ограниченной ответственностью «ТРТ», Домодедово, Россия; 142000, Россия, Московская область, Домодедово, ул. Логистическая (Северный микрорайон), стр. 1/11; lina.grebenkina@mail.ru

Information about the authors

Irina N. Bukhtereva, Cand. of Sci. (Economics), associate professor, Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia; bld. 6, Miusskaya Square, Moscow, Russia, 125047; buhtereva.i@rggu.ru, ORCID ID 0000-0002-2160-1855

Angelina B. Grebenkina, student, Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia; bld. 6, Miusskaya Square, Moscow, Russia, 125047;

Limited Liability Company "Technologies of real time", Domodedovo, Russia; bld. 1/11, Logisticheskaya Street, Domodedovo, Moscow region, Russia, 142000; lina.grebenkina@mail.ru