

7. To'ychiyev.Sh.Sh, & A. (2022 g.30-aprel). BA'ZI NOAN'ANAVIY MASALALARNING YECHIMLARI. Eurasian Journal of Mathematical Theory and Computer Sciences, st: 65-68.
8. Zakirovich, N. I. (2022 yil). Parallel educational and scientific works in higher educational institution . /MASHINASOZLIK ILMIY-TEXNIKA JURNALI, 517-522 b.
9. Аскарлов Б, Б. М. (Ноябр 2020 г. Выпуск 11(77)). ВОПРОСЫ МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОГО ОБУЧЕНИЯ: СИНЕРГЕТИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ. UNIVERSUM: ПСИХОЛОГИЯ И ОБРАЗОВАНИЕ, 10-13 стр.
10. I.Z., N. (2016). Ilmiy ishlarni o'quv ishlari bilan birga olib borish metodikasi. "Mashinasozlik" ilmiy xabarnomasi, 21-26.
11. I.Z., N. (2020). "Testlash orqali o'qitish" usulining mohiyati. "Tibbiyot oliy ta'lim muassasalarida o'zbek tilini davlat tili sifatida o'qitilishini yanada takomillashtirishning dolzarb muammolari", 44-52 b.
12. I.Z., N. (5-6-may 2021-yil.). Kompyuterlashtirilgan o'qitish texnologiyasidan foydalanish. Fan, ta'lim va ishlab chiqarish integratsiyasida raqamli iqtisodiyot istiqbollari. Respublika miqyosidagi ilmiy-texnik anjuman materiallari to'plami-Jizzax, 137-141 betlar.
13. Насиров И.З., К. Д. (2022). На одного ребенка сем махаллы- родители! Материалы 49-й Всероссийской научно-технической конференции молодых ученых, аспирантов и студентов с международным участием, посвященной 90-летию Башкирской нефти/ ISBN 978-5-931, 691-694.

УДК 69.05:658.512.6

АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ В УСЛОВИЯХ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН

Ю.С. Баублис

*Аспирант экономических наук, кафедры национальной экономики
«Российский Университет Дружбы Народов», Москва, Российская Федерация,
e-mail : yurabaublis@gmail.com*

Реферат

Автомобильная промышленность является одной из ключевых сфер Российской экономики. Стимулирование такой промышленности, а также смежных предприятий необходимых для производства автомобилей является крайне актуальной проблемой в условиях экономических санкций и политики импорто-замещения.

В данной статье представлены особенности, проблемы и перспективы развития автомобильной промышленности в Особых Экономических Зонах в России. Дана оценка эффективности мер государственной поддержки функционирования автомобильной промышленности и свободных экономических зон, рассмотрены примеры деятельности свободных экономических зон, специализирующихся на автомобильной промышленности. А также определены перспективы развития автомобильной промышленности в России в связи с текущей внешнеполитической обстановкой и экономической ситуацией в государстве.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, свободная экономическая зона, локализация производства, региональное развитие, импортозамещение.

AUTOMOTIVE INDUSTRY IN THE CONDITIONS OF SPECIAL ECONOMIC ZONES

Y.S. Baublis

Abstract

The automotive industry is one of the key areas of the Russian economy. Stimulating such an industry, as well as related enterprises necessary to produce cars, is an extremely urgent problem in the context of economic sanctions and import substitution policy

This article presents the features, problems, and prospects for the development of the automotive industry in Special Economic Zones in Russia. An assessment of the effectiveness of measures of state support for the functioning of the automotive industry and free economic zones is given, examples of the activities of free economic zones specializing in the automotive industry are considered. The prospects for the development of the automotive industry in Russia in connection with the current foreign policy situation and the economic situation in the state are also determined.

Keywords: automotive industry, free economic zone, localization of production, regional development, import substitution.

Введение

Автомобильное производство является одной из ключевых сфер промышленности в любом развитом государстве. Многие исследователи склонны говорить о том, что именно автомобильная промышленность является одним из ключевых стимулов развития экономики государства в целом.

С данным тезисом невозможно не согласиться, крупнейшие мировые компании, такие как «Тойота», «Мерседес-Бенз», «Хёндай», «Генерал Моторс» и т. д. являются крупнейшими транснациональными компаниями, которые составляют существенную часть в национальной экономике [1], а также стимулируют смежные сферы производства, научно-технологический потенциал государства и энергетический комплекс. Но, помимо этого, такие производства стимулируют появление обученной высококлассной рабочей силы, а также способствуют развитию высшего образования и благосостоянию населения в целом.

Также автомобильное производство стимулирует экономику государства за счёт предоставления дешёвой альтернативы импортным автомобилям, в отличие от которых, отечественному продукту не придётся выплачивать таможенные пошлины, а также привлекать иностранные производственные цепочки к производству.

Однако, высокая сложность таких производств, а также необходимость стартовой технической базы и иностранных специалистов, которые смогут

наладить производство автомобилей, так или иначе вынуждает предприятия идти на сотрудничество с глобальными международными компаниями для того, чтобы дать промышленности стартовый толчок.

На данный момент можно выделить определённые тенденции, которые свойственны развитию автомобильной промышленности на современном этапе производства:

1. Научно-технологическое развитие. В данной сфере в первую очередь направленно на уменьшение объема выбросов в атмосферу, в частности уровень выбросов от самого производства, а также расходов топлива в ходе эксплуатации автомобиля, помимо этого важной тенденцией также становится увеличение безопасности потребителя за счёт разработки новых технологических решений, направленных на предотвращения ущерба от аварий, также в управление автомобилем активно внедряются информационные технологии

2. Уменьшение производственных издержек, а также цен на автомобили за счёт использования ресурсов и дешёвой рабочей силы в развивающихся странах. В данном случае, важно сказать о том, что данная тенденция не актуальна для России, так как в связи с началом специальной военной операции, а также большого количества санкционных ограничений, связанных с автомобильной промышленностью цены в странах, значительно выросли.

3. Глобализация производства автомобилей. Как и в любой другой сфере автомобильная промышленность всё больше становится транснациональной и глобальной, по этой причине главные офисы компаний в развитых странах могут позволить себе специализироваться исключительно на разработке новых моделей и дизайнерских решений, способствуя дальнейшей диверсификации и специализации отдельных производств и филиалов компаний.

Однако, высокая сложность таких производств, а также необходимость стартовой технической базы и иностранных специалистов, которые смогут наладить производство автомобилей, так или иначе вынуждает предприятия идти на сотрудничество с глобальными международными компаниями для того, чтобы дать промышленности стартовый толчок.

Именно для этого в России был выпущен Федеральный Закон 116 от 22 июля 2005 года [2], который подразумевал создание особых экономических зон на территории государства, в которых, в зависимости от сферы деятельности, будут создаваться привлекательные условия для привлечения иностранных инвесторов, которые будут способствовать развитию промышленности в регионе.

Определение Свободной экономической зоны можно сформулировать таким образом: Особая экономическая зона, или свободная экономическая зона (сокр. ОЭЗ, или СЭЗ) — ограниченная территория с особым юридическим статусом по отношению к остальной территории государства. Часто особый статус выражается в льготных налоговых или таможенных условиях для национальных или иностранных предпринимателей. Главная цель создания таких зон — решение задач социально-экономического развития государства, отдельных регионов или отраслей [3].

Все особые экономические зоны стимулируются государством, в них создаётся новая и удобная инфраструктура, а также функционируют различные налоговые и таможенные льготы, к тому же государство субсидирует аренду

территорий, а также снижает количество необходимых административных решений, необходимых для функционирования бизнеса.

На данный момент в России функционирует 45 особых экономических зон, из них 26 являются зонами «промышленно-производственного» типа. По состоянию на 2022 год резидентами ОЭЗ промышленно-производственного типа является 341 компания, которая создаёт 27 тысяч рабочих мест, а также приносит государству 145,6 млрд рублей налоговых поступлений в государственный бюджет [4].

На примере различных свободных экономических зон, которые специализируются на автомобильной промышленности, можно будет сделать выводы о тенденциях развития автомобильной промышленности, а также о перспективах их развития в условиях санкционного давления и необходимости импортозамещения иностранных товаров на российском рынке.

Развитие автомобильной промышленности в особых экономических зонах

В первую очередь, важно понимать, что развитие автомобильной промышленности в современной России прошло достаточно сложный и тернистый путь, во многом обусловленный событиями, которые происходили в стране и в государственной экономике в 1990-е и 2000-е года. В дальнейшем, по развитию автомобильной промышленности в стране ударили и другие экономические кризисы, как например, дефолт 1998 года [5], а также мировой финансовый кризис 2008 года. В 2012 году Россия также вступила в организацию ВТО [6], правила которой также оказали негативное влияние на развитие автомобильной промышленности России

В таких условиях государство зачастую вело крайне протекционистскую политику по отношению к автомобильной промышленности, которая во многом напоминала плановую систему советской автомобильной промышленности, формируя «планы» производства и оказывая существенную адресную помощь ключевым предприятиям автомобильной промышленности. Однако, с течением времени данная система подвергалась значительным изменениям. Если раньше система существовала как иерархичная вертикально-интегрированная и напрямую связанная с государством система, то теперь взаимодействия в ней имели всё более вертикальный по своему содержанию характер, который в дальнейшем сыграет ключевую роль в международной кооперации в особых экономических зонах.

Первым шагом в данном процессе можно считать открытие в Калининградской области автомобильного завода «Автодор» [7], на базе которого в дальнейшем будет организована особая экономическая зона промышленно-производственного типа, со специализацией на автомобильной промышленности, на данном заводе осуществлялась сборка 27 моделей разных автомобильных марок, в основном «General Motors», были созданы условия для ввоза на территорию РФ высокотехнологичных компонентов для производства и ремонта иностранных автомобилей. Тем не менее, отсутствие адекватного объёма таможенных льгот, а также нежелание иностранных инвесторов осуществлять переезд ключевых технологий производства на территорию РФ поставили под

угрозу существованию данного завода и свели на нет большую часть преимуществ, которые российская промышленность могла бы получить за счёт их деятельности.

Тем не менее, в 2005 году было принято одно из ключевых решений российского правительства, которое стимулировало развитие автомобильной промышленности в стране. А именно, создание особых экономических зон, в которых для иностранных и российских компаний действовали бы сниженные таможенные пошлины; упрощённая бюрократическая структура, а также целевая поддержка их бизнеса [1]. Помимо этого, министерство промышленности определяет понятие «промышленная сборка» и делает его применимым для автомобильной промышленности, а также для импорта деталей для производства автомобилей. Режим «промышленной сборки», обязывал производителей автомобиля выполнять определённые процедуры внутри России, конкретно: сварку и покраску кузова, сборку двигателя, задней и передней подвески и т. д. Также устанавливались требования по локализации производства автомобилей не менее чем на 30% по прошествии 8 лет [2]. Важно сказать, что данные условия являются крайне лояльными к иностранным компаниям, так как в других государствах уровень локализации производства должен составлять не менее 75% по истечению аналогичных сроков.

На организацию сварки, покраски и кузовной сборки предприятиям-операторам дали 1,5 года, на создание новых автомобильных предприятий выделялось 2,5 года, а в течение 3,5 лет объёмы импорта их иностранных государств должны были снизиться на 50% от первоначальных объёмов.

Данные решения были созданы государством с двумя основными целями. В первую очередь, государство планировало стимулировать собственные автомобильные компании, которые продолжали функционировать несмотря на недосмотры и кризисы в государственной системе управления автомобильной промышленностью. Второй же целью безусловно являлось привлечение иностранных производителей за счёт выгодных условий производства и внедрение их методов и технологий в российскую экономику. Результаты проводимой политики почувствовались почти сразу. В 2005–2007 годах на территории государства получили бурное развитие различные промышленные предприятия во многих сферах деятельности, тем не менее, одним из главных успехов реализации программы стала автомобильная промышленность, в которую иностранные инвестиции, по сути, вдохнули новую жизнь.

В результате введения данных мер уже в 2005–2009 году на территории государства начали работу такие крупные транснациональные автомобильные корпорации, такие как: Toyota, Renault и Volkswagen, General Motors, Nissan [8]. Также, важным шагом в сторону развития автомобильной промышленности стало подписание соглашения о сотрудничестве между заводом АвтоВАЗ и Renault, в котором закреплялись условия стратегического партнёрства между компаниями. В обмен на 25% акций АвтоВАЗа и доступ к производственным мощностям Renault предоставлял российской компании доступ к инновационным производственным методам, а также обеспечивал интегрирование технологических и промышленных решений для завода. В дальнейшем, сотрудничество компаний только углублялось, что привело к приобретению АвтоВАЗом

бессрочных лицензий на производство автомобилей Renault. Компании планировали создать совместный производственный комплекс по производству автокомпонентов, и в этом случае уровень локализации должен быть увеличен до 75%.

На данный момент существует большое количество различных особых экономических зон. При этом у четырех ОЭЗ («Липецк», «Алабуга», «Гольятти» и «Люддино») автомобильная промышленность является ключевой в развитии данной особой экономической зоны [9]. Однако, на территории страны также действует большое количество региональных и областных инвестиционных проектов. Которые не в состоянии влиять на федеральные программы и налоги, тем не менее также являются привлекательными для инвесторов, как минимум, из-за выгод, которые предоставляет правительство региона.

Различные особые экономические зоны формируют уникальные производственные кластеры, которые, взаимодействуя между собой способствуют дальнейшему развитию автомобильной промышленности. Такие кластеры существуют и в других сферах производства, но в автомобильной промышленности, в связи с особенностями и спецификой производства и играют важную роль в экономическом развитии региона, а порой и целого государства [10].

В настоящее время на территории России можно выделить три новых кластера автомобилестроения. Они расположены в пределах Северо-Западного (Санкт-Петербург, Калининград, Ленинградская область и др.), Центрального региона (Московский, Калужский и др.) и Приволжского федеральных округов (Нижний Новгород, Самара и др.). В данной статье анализ роли особых экономических зон на автомобильную промышленность будет в основном затрагивать развитие промышленности в данных регионах.

Производственные показатели каждого региона меняются по отношению друг к другу в процентном соотношении. К примеру, доля Приволжского федерального округа за период с 2005–2022 сократилась с 71,3% до 31,9%, а Северо-Западный и Центральный увеличились с 9,0% до 37,3% и с 11,6% до 27,6% соответственно. Данная статистка хорошо показывает, как более эффективные меры привлечения производителей способны превратить даже исторически менее развитые в области автомобилестроения регионы в одни из ключевых в промышленном производстве автомобилей. В то время как регион Поволжья всегда был одним из ключевых в производстве автомобилей, остальные регионы получили такой прирост промышленного развития исключительно за счёт эффективного использования механизма особой политической зоны.

В данных регионах промышленность такого типа строилась с нуля и с привлечением большого объема инвестиций от иностранных производителей, так, компания Hyundai, построила свой завод «Хендэ Мотор Мануфэкчуринг Рус», а в дальнейшем создала «Индустриальный парк поставщиков Hyundai», который до начала специальной военной операции служил офисом для 7 компаний задействованных в производстве автомобилей. Немаловажную роль сыграла и активная позиция федеральных и региональных властей в сфере привлечения инвестиций [9].

Приволжский кластер, где изначально располагались заводы АВТОВАЗ, ГАЗ и КАМАЗ, также включал большое количество производителей автозапчастей.

В данном производственном кластере уже существовала достаточно развитая автомобильная промышленность. Поэтому основной фокус данной экономической зоны был не столько на увеличение объёмов производства импортных автомобилей, сколько на интегрирование опыта и технологий зарубежных производителей на существующие российские производства. Те иномарки, которые всё же производились в этом регионе, были во многом созданы на мощностях существующих предприятий и функционировали как совместные производства (Форд-Соллерс, ФУЗО КАМАЗ Тракс Рус) или вовсе производились на изначально существующих российских автомобильных предприятиях по лицензии (ГАЗ, АВТОВАЗ). Аналогичная ситуация наблюдалась и в смежных с автомобильным производством предприятиях, в которых преобладали существовавшие со времён советского союза производства, для отечественной промышленности [11].

Важно также сказать, что сам по себе Приволжский кластер состоит из нескольких региональных и федеральных экономических зон. На государственном уровне существует ОЭЗ «Тольятти» и «Алабуга», в то время как на уровне региональной инвестиционной зоны функционирует индустриальный парк «Преображенка», который также специализируется на автомобильной промышленности. Тем не менее, все эти зоны активно взаимодействуют между собой создавая большую цепочку интегрированных автомобильных производств, которые на данный момент принято называть теми самыми экономическими кластерами.

Таким образом, иностранным производителям и инвесторам будет намного проще закрепиться в регионах, где на данный момент уже существует развитая инфраструктура, которая способна поддерживать более развитую импортную автомобильную промышленность [12].

К тому же, начиная с 2022 года в России значительно снизились объёмы потребления автомобилей, в связи с ухудшением экономической ситуации в стране и резким ростом цен на автомобили. По данным «Ведомости», продажи легковых и коммерческих автомобилей в России в 2021 г сократились на 15,3 %. И в результате 2022 г. на 28,7%. Несмотря на это, производители автомобилей ожидали ещё больших объёмов снижения спроса. Самые негативные прогнозы доходили до 50–60% от объёма продаж [7], но благодаря мерам государственной поддержки потребителей, как например, льготное автомобильное кредитование для покупателей автомобиля, спрос удалось стабилизировать, даже несмотря на сложную экономическую ситуацию. Само собой, несмотря на все меры поддержки государства, автомобили, особенно импортные, стали значительно дороже, в отличие от автомобилей, которые производятся в РФ, что в свою очередь ещё сильнее стимулирует процессы импортозамещения и развития собственной автомобильной промышленности, с привлечением инвестиций от стран, которые не соблюдают западные санкции [1].

С начала специальной военной операции на рынке произошли значительные изменения. «General Motors» объявила о практически полном уходе с российского рынка. Продажи «Opel» в нашей стране прекратились, остались премиальные модели «Chevrolet» и бренд «Cadillac», которые, однако, ввозятся по системе «параллельного импорта» [13].

В настоящее время ключевым вопросом для развития автомобильной промышленности в стране является привлечение иностранных инвесторов, которые не будут бояться работать в условиях западного санкционного давления. Наиболее перспективными компаниями в этом направлении являются различные китайские производители автомобилей, которые начиная с 2010-х годов активно развивают свою деятельность по всему миру. На данный момент в России уже существует и функционирует, несмотря на санкционное давление завод «Lifan» в Липецкой области [14], а завод «Great Wall» был построен в Тульской области и так же функционирует несмотря на определённые сложности с поставками необходимых комплектующих для производства автомобиля [12]. Также, такие компании склонны сотрудничать с российскими производителями, а зачастую и вовсе создавать совместные проекты. Наиболее актуальным примером является возрождение бренда «Москвич», который практически полностью состоит из китайских комплектующих, и производство которого почти полностью основано на китайских технологических и промышленных решениях.

На данный момент, а в особенности после начала специальной военной операции на Украине в нашей стране существует переизбыток площадок для инвестиционной деятельности. С уходом абсолютного большинства иностранных компаний из западных государств предприятия теперь активно борются не только с международной конкуренцией, но и с межрегиональной, так как в таких условиях оставшихся инвесторов из других стран не будет хватать для поддержания тех же производственных мощностей в сфере автомобилестроения [15].

Поэтому ключевой проблемой в автомобильной промышленности является привлечение инвесторов в особые экономические зоны [16].

Заключение

Таким образом, можно говорить о том, что несмотря на значительные сложности, которые на данный момент стоят перед автомобильной промышленностью в России, она, тем не менее, имеет значительный потенциал к развитию на основе данных кластеров. Несмотря на существующие проблемы, привлечение достаточного объёма инвестиций, а также использование технологий и производственных цепочек компаний, которые покинули российский рынок после начала специальной военной операции способны сохранить, а в дальнейшем и увеличить объём поставок автомобилей на российский рынок.

Привлечение же дополнительных инвестиций, технологических и производственных процессов, в особенности от китайских компаний, которые теперь имеют намного меньшую конкуренцию и намного более выгодные условия на российском рынке, становится реальной перспективой, которая может ещё сильнее ускорить процессы развития автомобильной промышленности в таких производственных кластерах.

Также нельзя отрицать важность особых экономических зон в контексте развития автомобильной промышленности. Именно благодаря сниженным налогам, таможенным пошлинам, и прямой адресной поддержки от государства, а также значительному уменьшению бюрократии на местах, такие экономические зоны стали крайне привлекательными для иностранных инвесторов,

которые до начала специальной военной операции на Украине и наложения антироссийских санкций сформировали крайне прочную производственную базу в автомобильной индустрии, на основе которых она теперь может развиваться, привлекать новых инвесторов, и влиять не только на российскую экономику, но, в дальней перспективе, и на мировую экономику в целом. В свою очередь, внутри страны, ресурсов и квалифицированной рабочей силы, вместе с правильным приложением ресурсов государства, достаточно, для того что бы вывести автомобильное производство в России на принципиально новый уровень.

Выходами из сложившейся ситуации могут стать дальнейшие послабления в деятельности особых экономических зон на территории России, которые смогут привлечь в страну дополнительную инвестиционную активность, а также грамотная координация и использование существующих мощностей для достижения оптимальных производственных показателей в автомобильной индустрии. Использование параллельного импорта, а также оставшиеся после ухода западных компаний производственные мощности могут стать крепким фундаментом, на котором все вышеописанные меры смогут принести существенные результаты, повлияв не только на автомобильную промышленность, но и на экономику страны в целом.

Список цитированных источников

1. Борисов Владимир Николаевич, Почукаева Ольга Викторовна, Почукаев Кирилл Григорьевич Роль машиностроения в процессе диверсификации экономики регионов // Вопросы территориального развития. 2018. №5 (45). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-mashinostroeniya-v-protsesse-diversifikatsii-ekonomiki-regionov> (дата обращения: 08.12.2022).

2. Федеральный закон "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" от 22.07.2005 N 116-ФЗ (последняя редакция).

3. Особые экономические зоны. — Текст: электронный // Министерство экономического развития Российской Федерации: [сайт]. — URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/instrumenty_razvitiya_territoriy/osoby_economicheskie_zony/ (дата обращения: 08.12.2022).

4. Минэкономразвития опубликован отчет о результатах работы особых экономических зон за 2020 год. — Текст: электронный // Министерство экономического развития Российской Федерации: [сайт]. — URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/-minekonomrazvitiya_opublikovan_otchet_o_rezultatah_raboty_osobyh_ekonomicheskikh_zon_za_2020_god.html#:~:text=%D0%97%D0%B0%202020%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4%20%D0%B2%20%D0%9E%D0%AD%D0%97,%D0%B1%D1%8E%D0%B4%D0%B6%D0%B5%D1%82%D0%BD%D1%8B%D1%85%20%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%B2%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B8%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D1%83%20%D0%9E%D0%AD%D0%97. (дата обращения: 08.12.2022).

5. Дефолт 1998 года: что происходило с машинами и ценами Подробнее на Autonews: <https://www.autonews.ru/news/5e875a129a79471f7b97656c>. — Текст: электронный // Autonews РБК: [сайт]. — URL: <https://www.autonews.ru/news/5e875a129a79471f7b97656c> (дата обращения: 08.12.2022).

6. Петрова М.А. Проблемы приведения торговой политики России в соответствие с требованиями ВТО // Вестник МГИМО. 2013. № 5 (32). С. 146–152.

7. Фомин Илья Федорович Перспективы развития автомобилестроения России в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий // Управленческое консультирование. 2016. №11 (95). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-avtomobilestroeniya-rossii-v-usloviyah-nestabilnosti-vneshneekonomicheskikh-vzaimodeystviy> (дата обращения: 08.12.2022).

D1%85%20%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%B2%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%B8%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D1%83%20%D0%9E%D0%AD%D0%97. (data obrashcheniya: 08.12.2022).

5. Defolt 1998 goda: chto proiskhodilo s mashinami i cenami Podrobnее na Autonews: <https://www.autonews.ru/news/5e875a129a79471f7b97656c>. — Tekst: elektronnyj // Autonews RBK: [sajt]. — URL: <https://www.autonews.ru/news/5e875a129a79471f7b97656c> (data obrashcheniya: 08.12.2022).

6. Petrova M.A. Problemy privedeniya torgovoj politiki Rossii v sootvetstvie s trebovaniyami VTO // Vestnik MGIMO. 2013. № 5 (32). S. 146–152.

7. Fomin Il'ya Fedorovich Perspektivy razvitiya avtomobilestroeniya Rossii v usloviyah nestabil'nosti vneshneekonomicheskikh vzaimodejstvij // Upravlencheskoe konsul'tirovanie. 2016. №11 (95). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-avtomobilestroeniya-rossii-v-usloviyah-nestabilnosti-vneshneekonomicheskikh-vzaimodeystviy> (data obrashcheniya: 08.12.2022).

8. Ekonomika, upravlenie, finansy: materialy VI Mezhdunar. nauch. konf. (g. Krasnodar, fevral' 2016 g.). — Krasnodar: Novaciya, 2016. - 123 s

9. Kurilova Anastasiya Aleksandrovna Ocenka investicionnogo klimata avtomobil'no-go klastera Samarskoj oblasti // ANI: ekonomika i upravlenie. 2017. №1 (18). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-investitsionnogo-klimata-avtomobilnogo-klastera-samarskoy-oblasti> (data obrashcheniya: 08.12.2022).

10. Pavlova E.O. Rol' osobyh ekonomicheskikh zon v razvitii ekonomiki Rossijskoj Federacii: sbornik trudov konferencii. // Studencheskaya nauka XXI veka: materialy IX Mezhdunar. studench. nauch.-prakt. konf. / redkol.: L.A. Abramova [i dr.] – CHEboksary: CNS «Interaktiv plyus», 2016. – S. 171-175. – ISSN 2413-3825.

11. Privolzhskij avtomobil'nyj klaster. — Tekst: elektronnyj // Autoconnect : [sajt]. — URL: <https://rusautoconnect.com/privolzhskij-avtomobilnyj-klaster.html> (data obrashcheniya: 08.12.2022).

12. Suhodolov YAKOV Aleksandrovich SOVREMENNOE SOSTOYANIE ROSSIJSKO-KITAJSKOGO INVESTICIONNOGO SOTRUDNICHESTVA // Rossijsko-kitajskie issledovaniya. 2020. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-rossijsko-kitajskogo-investitsionnogo-sotrudnichestva> (data obrashcheniya: 08.12.2022).

13. Rossijskij biznes poluchit v upravlenie broshennye v novyh regionah kompanii. — Tekst: elektronnyj // Vedomosti: [sajt]. — URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/-2022/10/26/947345-biznes-poluchit-broshennie-v-novih-regionah-kompanii> (data obrashcheniya: 08.12.2022).

14. Krasova Elena Viktorovna, ZHilina Liliya Nikolaevna, Hamdamov SHohruk ZHalilboj Ugly Sovremennye tendencii razvitiya avtomobil'noj promyshlennosti Kitaya na fone obschemirovoj internacionalizacii otrasli // Trendy i upravlenie. 2018. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-tendentsii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-kitaya-na-fone-obschemirovoy-internatsionalizatsii-otrasli> (data obrashcheniya: 08.12.2022).

15. Investicii v komponenty i NIOKR v strategii avtoproma do 2035 g. ocenili v 2,7 trln rub. — Tekst: elektronnyj // Interfaks: [sajt]. — URL: interfax.ru/business/857290 (data obrashcheniya: 08.12.2022).

16. Rossijskaya stal' dlya avtoproma: proverka gotovnosti. — Tekst: elektronnyj // Metallosnabzhenie i sbyt: [sajt]. — URL: <https://www.metalinfo.ru/ru/news/142350> (data obrashcheniya: 08.12.2022).