

Вестник Самарского государственного экономического университета. 2025. № 6 (248). С. 75–83.
Vestnik of Samara State University of Economics. 2025. No. 6 (248). Pp. 75–83.

Научная статья
УДК 658.5:334.75

Структурные основы локализации инновационных процессов в отечественной индустрии автокомпонентов

Михаил Игоревич Ляченков

Самарский государственный экономический университет, Самара, Россия,
M.lyachenkov@groupdsk.ru, <https://orcid.org/0009-0007-1942-9375>

Аннотация. За последние десятилетия российская автомобилестроительная отрасль последовательно прошла три стадии локализации от низшей к высшей. Переход между ними обуславливался исключительно политическими причинами, что подводит к выводу, что экономика и политика – явления, неразрывно связанные и не существующие отдельно друг от друга. Поэтому с точки зрения текущих реалий нерационально мыслить чисто экономическими императивами и необходимо учитывать возможные и реальные политические риски в отраслевом планировании. Проще говоря, протекционизм и стремление к импортозамещению являются разумными мерами, призванными защитить собственную промышленность и экономическую самодостаточность, и локализация производств здесь находится в соответствии с обозначенным фокусом развития. Конечно, невозможно развиваться в полной изоляции, однако независимость в ключевых критических областях, а особенно в технологиях, выступает важным аспектом как государственной политики, так и бизнес-планирования. В условиях собственного технологического отставания актуален вопрос локализации, заимствования и переноса технологий и производств в страну. Для автомобилестроительной отрасли – драйвера инноваций в промышленности – данный вопрос имеет наивысший приоритет и актуальность в существующих политико-экономических реалиях последнего десятилетия. В этом ключе находится и текущая работа, которая посвящена анализу процесса локализации инновационных процессов в отечественной индустрии автокомпонентов. Автор считает, что наиболее рациональным способом реализации поставленных задач является кластеризация и создание аналогичных интегрированных структур, которые за счет эффекта масштаба и связности участников производственной кооперации повысят общие показатели конкурентоспособности и эффективности.

Ключевые слова: автомобилестроение, импортозамещение, инновации, локализация, перспективы развития, производство автокомпонентов, промышленность, факторы влияния

Основные положения:

- ♦ локализация производства автомобилей и комплектующих для них является длительным процессом, растянутым на долгие годы и протекающим в несколько этапов;
- ♦ локализация – явление необходимое и актуальное в сложившихся условиях технологического отставания российского автомобилестроения в качественном и количественном выражении от мировых лидеров;
- ♦ в контексте текущего развития целесообразно сосредоточить внимание не только на всеохватывающем характере импортозамещения (по причине запрета на импорт в связи с санкциями), но и на переносе на территорию страны зарубежных технологий и связанных с ними инноваций, что ставит новые задачи и расширяет горизонты планирования процесса локализации производств автокомпонентов.

Для цитирования: Ляченков М.И. Структурные основы локализации инновационных процессов в отечественной индустрии автокомпонентов // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2025. № 6 (248). С. 75–83.

Structural foundations of localization of innovative processes in the domestic industry of auto components

Mikhail I. Lyachenkov

Samara State University of Economics, Samara, Russia, M.lyachenkov@groupdsk.ru,
<https://orcid.org/0009-0007-1942-9375>

Abstract. Over the past decades, the Russian automobile industry has consistently gone through three stages of localization from the lowest to the highest. The transition between them was determined exclusively by political reasons, which leads to the conclusion that economics and politics are inextricably linked phenomena and do not exist separately from each other. Therefore, from the point of view of current realities, it is irrational to think in purely economic imperatives, and it is necessary to take into account possible and real political risks in industry planning. Protectionism and the desire for import substitution are reasonable measures designed to protect our own industry and economic self-sufficiency. And the localization of production here is in line with the designated focus of development. Of course, it is impossible to develop in complete isolation, however, independence in key critical areas, and especially in technology, is an important aspect of both public policy and business planning. In the context of our own technological backwardness, the issue of localization, borrowing and transfer of technologies and production to the country is relevant. For the automotive industry, the driver of innovations in industry, this issue has the highest priority and relevance in the existing political and economic realities of the last decade. The current work, which is devoted to the analysis of the process of localization of innovation processes in the domestic industry of auto components, is in this vein. The author believes that the most rational way to implement the tasks set is clustering and the creation of similar integrated structures that, due to the effect of scale and connectivity of participants in industrial cooperation, will increase the overall indicators of competitiveness and efficiency.

Keywords: automotive industry, import substitution, innovation, localization, development prospects, production of auto components, industry, influencing factors

Highlights:

- ♦ localization of production of automobiles and components for them is a long process, stretched out over many years and occurring in several stages;
- ♦ localization is a necessary and relevant phenomenon in the current conditions of technological backwardness of the Russian automobile industry in qualitative and quantitative terms from world leaders;
- ♦ in the context of current development, it is advisable to focus attention not only on the comprehensive nature of import substitution (because of the ban on imports in the context of sanctions), but also on the transfer of foreign technologies and related innovations to the country's territory; this poses new challenges and expands the planning horizons for the process of localization of auto component production.

For citation: Lyachenkov M.I. Structural foundations of localization of innovative processes in the domestic industry of auto components // Vestnik of Samara State University of Economics. 2025. No. 6 (248). Pp. 75–83. (In Russ.).

Введение

2022 г. оказался одним из самых сложных в истории отечественного автомобилестроения: запрет на импорт автозапчастей и уход западных автомобилестроительных компаний существенно осложнили функционирование отрасли [1]. К 2022 г. она подошла с высоким уровнем зависимости от зарубежных поставок

в связи с многолетней практикой вхождения в мировой рынок и интеграции с рядом крупных транснациональных производителей [2]. Ситуация потребовала быстрых и решительных мер, которые достаточно скоро принесли свои плоды: например, по данным О.А. Родина, локализация «Гранты» выросла с 52,5% в 2022 г. до 90% в 2024 г. [3]. Схожие показатели по

балльной системе Минпромторга наблюдаются и по остальным моделям, хотя в целом по отрасли ситуация еще весьма далека от оптимальной.

Так, 28 февраля 2025 г. министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов сообщил, что за последние 3 года российским производителям удалось импортозаместить примерно 45% позиций из критического списка номенклатуры автокомпонентов [4]. Это свидетельствует о том, что основная работа по налаживанию собственного производства автозапчастей еще впереди, поскольку, несмотря на активизацию деятельности по преодолению санкционных последствий для отрасли, истекший период не продемонстрировал удовлетворительных итогов решения проблем с поставками автозапчастей, что затрудняет достижение необходимого уровня производства, качества и конкурентоспособности продукции. Перечень критически важных технологий и автомобильных компонентов включает до 740 позиций, которые объединены в 26 отдельных групп [5]. Причем он включает в себя не только достаточно технически сложные (ДВС, части электромобилей, датчики, ABS, ESP и др.), но и такие элементы, как метизы, силовые разъемы проводов, ремни безопасности, замки и петли дверей и т.д. То есть проблематика зависимости от импорта в автомобилестроении распространяется фактически на все аспекты производства и затрагивает практически каждый узел.

Одним из ключевых инструментов реализации политики импортозамещения в данной области является локализация – осуществление производства отдельных производственных цепочек или полного цикла на локальной территории для максимального переноса добавленной стоимости внутрь страны [6; 7]. Исторически такое явление появилось в России к началу 2000-х гг. с приходом крупных транснациональных производителей, продукция которых широко применялась в отечественном автомобилестроении, а также при организации сборочных производств на территории страны [8]. И естественным развитием этого процесса стало стремление производителей к минимизации издержек и повышению качества, чего одновременно можно было добиться, осу-

ществляя постепенную локализацию индустрии автокомпонентов в максимальной близости от основного конвейера.

Конечно, в значительной степени локализации способствовала и государственная политика, планомерно повышавшая необходимый уровень внутреннего производства узлов и деталей [9], хотя некоторые исследователи критически относились к идее протекционизма в автомобилестроении (например, С.А. Грязнов [10]). Однако именно политика импортозамещения позволила сохранить в 2022 г. российское автомобилестроение хотя бы на таком уровне, когда существующие реалии существенно осложняют производство, но не приводят к его полной остановке и негативным социально-экономическим последствиям [11–14].

Вместе с тем стоит отметить, что под термином «локализация» следует понимать не просто некоторое соответствие общепринятой норме добавленной стоимости, произведенной внутри страны (или иного показателя), но более широко смотреть на данный вопрос. Так, С.А. Банников [15] продемонстрировал в своей работе, что автомобилестроение является драйвером национальной и глобальной роботизации, сосредотачивая основную часть инноваций в данной области. Другими словами, целесообразно акцентировать внимание не только на самих показателях локализации и ее динамике, но и на переносе на территорию страны инновационного развития, а не только конечного производства. Здесь и конструкторские бюро, и вложения в НИОКР, и кадры в инженерной области.

Исходя из работ перечисленных исследователей, можно резюмировать наиболее рациональное направление в импортозамещении автокомпонентов – локализация территориальная (пространственная) и технологическая (инновационная), когда во главу угла ставится задача не только достижения максимального уровня замещения компонентов, но и максимизация осуществления НИОКР на территории страны.

Методы

В работе используются такие методы исследования, как системный подход, анализ, синтез и индукция. Выбранные инструменты

общенаучного познания позволяют оценить механизм исторических процессов локализации инновационных производств в индустрии автокомпонентов, а также текущие и потенциальные аспекты успешной реализации политики импортозамещения в этой области.

Результаты

В современной истории России начальный этап локализации производственных процессов приходится на конец 1990-х – начало 2000-х гг. по мере того, как на наш рынок постепенно проникали зарубежные автопроизводители со своими отлаженными международными производственными цепочками. Это, в свою очередь, вызвало значительное сокращение рынка сбыта для отечественных производителей автокомпонентов. Снижение объемов производства, падение качества и стабильности поставок сопровождали постепенную замену российских смежников на зарубежных. Конечно, в ряде случаев зарубежные автоконцерны находили целесообразным размещать часть производств внутри страны – основного рынка сбыта. Отчасти это диктовалось экономическими соображениями, отчасти – получившими распространение государственными требованиями некоторой доли локализации.

Как правило, переносилось производство наименее высокотехнологичных узлов для выполнения требований по уровню локализации, а международные производственные цепочки сохранялись для инновационной продукции. Соответственно, необходимость в организации научно-технологической деятельности уменьшалась, что приводило к вымыванию инженерно-конструкторских кадров и компетенций. В каком-то смысле проблема замкнулась сама на себе, когда отсутствие инноваций и НИОКР приводило к еще большим проблемам местных производителей и вызывало все большую зависимость от зарубежных технологических решений. В целом процесс длился с переменным успехом до 2014 г.

В 2014–2015 гг. существенно активизировались программы импортозамещения. Наиболее радикальные мероприятия, конечно, проводились в контексте обеспечения продовольственной безопасности. Фактический запрет на импорт продуктов питания из

стран коллективного Запада резко ускорил развитие отечественного АПК. А вот автомобилестроения он коснулся в меньшей степени, хотя стало очевидно, что расчет на стабильность поставок технологий из-за рубежа был ошибочен, и в направлении локализации стали постепенно увеличиваться требования для выхода на российский рынок для зарубежных производителей.

На втором этапе развития локализации в России многие производители пришли к промежуточному решению – созданию совместных предприятий между российскими автозаводами и зарубежными производителями комплектующих на территории конечного потребителя в России. Это существенно повысило надежность и качество поставок помимо экономического аспекта. Здесь стоит указать в качестве примера совместное предприятие «Группы «ГАЗ» и Bulten – «Бултен-Рус», которое с конца 2014 г. обеспечило метизами не только производство грузовых автомобилей и сборку зарубежных моделей на территории «ГАЗа», но и остальных транснациональных производителей, осуществляющих сборку в России. Надо заметить, что производство было крайне выгодно для инициатора проекта, поскольку автоматизированная линия позволила высвободить значительные площади и большое число рабочих при не только полной обеспеченности более качественным крепежом, но и получить дополнительные выгоды от реализации продукции сторонним производителям.

Однако, несмотря на достаточно значительные подвижки в импортозамещении, с 2014 г. кардинальных изменений не произошло. На рисунке это видно на примере производства двигателей по сравнению с количеством произведенных автомобилей.

Нетрудно заметить, что в 2017–2021 гг. доля автотранспортных средств (легковых, грузовых автомобилей и автобусов), оснащенных двигателями российского производства, не превышала 21%. Лишь в 2022 г. она достигла 37%, и то за счет значительного падения собственноразработанных автомобилей.

Также, как видно из рисунка, 2022 г. ознаменовал новую волну для локализации автокомпонентов в России. Он выразился в первую очередь в резком сокращении произ-

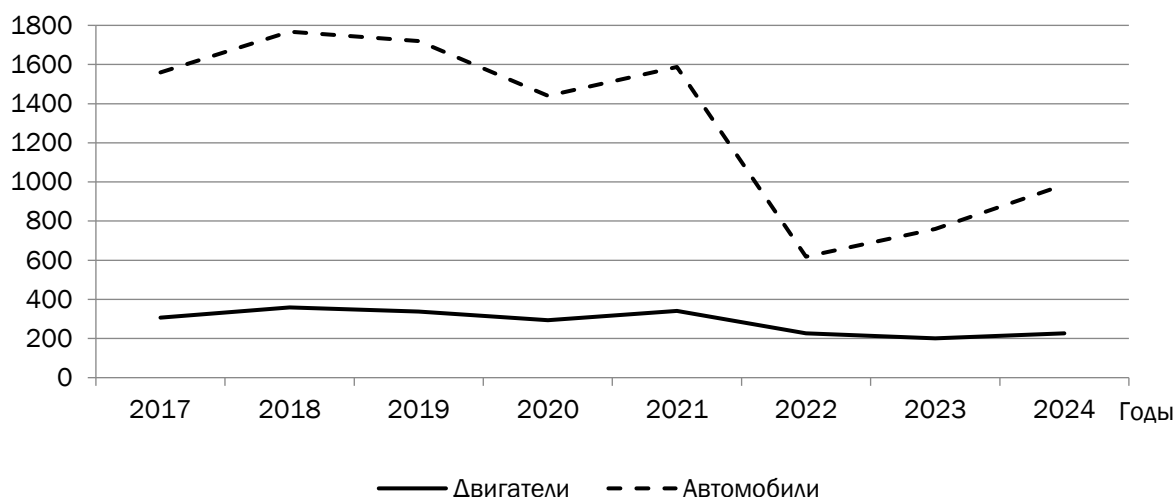


Рис. Динамика производства двигателей внутреннего сгорания и автомобилей в России, тыс. шт.*

* Разработано по: Промышленное производство / Росстат. URL: https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial (дата обращения: 03.03.2025).

водства автомобилей. Производителям приходится выживать в непростых условиях сокращения рынка сбыта и практически полного прекращения организованных поставок комплектующих из стран коллективного Запада.

Обсуждение

2022 г., конечно, дал возможность автопроизводителям вне конкуренции с производителями из недружественных стран наладить собственное производство в кратчайшие сроки. Однако, как подытожил недавно министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов, за последние три года удалось заместить только 45% из списка критических компонентов [4]. Подчеркнем еще раз: не полного списка, а критического, т.е. заведомо меньшего.

Снова возвращаясь к рисунку, можно заметить, что в 2024 г. доля отечественных двигателей снова опустилась практически до значений 2021 г. – 23%. В 2021 г. двигателями импортного производства оснащались 78,5% произведенных в России автомобилей. Конечно, это частный показатель, но в целом отражает ситуацию на российском рынке: азиатские производители и серые схемы импорта вернули ситуацию в основном к докризисному состоянию, хотя определенные позитивные подвижки, разумеется, есть.

В контексте импортозамещения и локализации в отрасли автомобилестроения наиболее

подходящим и целесообразным видится концепт глубокой локализации с формированием инновационных кластеров производства автокомпонентов. Так как еще на втором этапе (2014–2021 гг.) в России уже появилось достаточно много предприятий по импортозамещению автокомпонентов, то разумно перейти к следующей стадии – переходу к отечественным инновационным технологиям в этой области, т.е. к полному научно-исследовательскому и производственному циклу.

Каковы текущие реалии развития производственной и научной кооперации в автомобилестроении и производстве автокомпонентов в России? Всего к началу 2025 г., по данным ГИСП [16], насчитывалось 8 кластеров, охватывающих значительное количество регионов страны (см. таблицу).

Как видно из таблицы, первый и основной этап кластеризации произошел еще в 2015–2016 гг., когда кооперация была создана более чем для 50 производителей автокомпонентов с объемом выпуска порядка 800 млрд руб. В 2018 г. к общему числу присоединился кластер Ульяновской области на базе «УАЗа» и Ульяновского моторного завода. Кластеризация стала объединять 75 производителей и почти 115 тыс. рабочих. Собственно на этом процессы кластеризации автопроизводителей России приостановились до 2022 г.

В 2023 г. после длительного перерыва были созданы сразу два кластера, а в 2024 г. –

Существующие кластеры в автомобилестроительной промышленности России*

Кластер	Регион	Уровень развития	Год основания	Число членов, ед.	Число рабочих, чел.	Выпуск, млрд руб.
Промышленный кластер РТ	Татарстан	Начальный	2015	11	621	5,8
Промышленный кластер Нижегородской области	Нижегородская область	Начальный	2016	8	464	0,2
Камский машиностроительный кластер	Татарстан	Начальный	2016	11	43 495	н. д.
Кластер АП	10 регионов	Нет	2016	21	50 083	729,9
Автопромышленный кластер Ульяновской области	Ульяновская область	Начальный	2018	24	18 929	81,9
Юг-Авто	Московская, Нижегородская, Самарская области, Чечня	Нет	2023	5	451	11,4
Межрегиональный кластер автокомпонентов	Костромская, Московская, Ярославская области	Нет	2023	5	8317	53,0
Электромобильность и технологии для транспортных систем	Калининградская область, Москва	Нет	2024	н. д.	618	63,3

* Разработано по: Атлас промышленности / Государственная информационная система поддержки.
 URL: <https://gisip.gov.ru/gisip/#/sections/parks:2326/map/35.641796,56.846105/10/parks:wkWIC?lng=ru&stats=parks.2326> (дата обращения: 03.03.2025).

еще один в области электромобилестроения. Однако надо заметить, что уровень интеграции предприятий в кластерах не удовлетворяет даже начальным требованиям. Поэтому, строго говоря, эти кластеры находятся на стадии декларации о намерениях, т.е. только на бумаге.

В целом, совмещая данные рисунка и таблицы, можно заметить, что ключевой проблемой текущих процессов кооперации и интеграции в автомобилестроении и производстве автокомпонентов в России является невысокая степень развития кластеризации, которая фактически находится в зачаточной стадии. Одним из важных аспектов выступает отсутствие среди участников кластеров крупных научно-исследовательских учреждений в данной области, т.е. фокус формирования кластеров ограничивается лишь производственной частью и не касается стороны инноваций и НИОКР.

Заключение

На современном этапе развития локализации в производстве автокомпонентов наблюдается повышенная инициатива государ-

ства в области импортозамещения ключевых позиций в номенклатуре запчастей, имеющих решающее значение для автомобилестроения. Однако даже на высшем уровне отмечается, что процесс импортозамещения в текущем моменте не достиг даже половины от очерченного массива задач.

Одним из рабочих инструментов решения задач по развитию отрасли является кластеризация предприятий для создания синергетического эффекта взаимодействия и интеграции смежников, что позволит в целом за счет масштаба повысить эффективность и конкурентоспособность отдельных направлений и автомобилестроения в целом.

На этапе 2015–2018 гг. наблюдалась активизация деятельности в данном направлении по отношению к автопроизводителям. Однако, несмотря на очевидные и декларируемые преимущества, процесс остановился на стадии кооперации. В реальности к настоящему времени только у половины кластеров наблюдается уровень «начальный», тогда как остальные вообще не достигли каких-либо эф-

фактов от кооперации. Причем 2023–2024 гг., судя по числу участников и сотрудников, а также объему произведенной продукции, не идут ни в какое сравнение с расцветом интеграционных процессов в автомобилестроении в 2015–2018 гг.

С точки зрения инновационного развития существенным минусом является практически полное отсутствие научно-исследовательских и кадровых учреждений в структуре существующих автомобилестроительных кластеров. Фактически НИОКР (если таковые задачи вообще озвучиваются стратегией развития кластера)

подразумеваются лишь на уровне самих участников производственной кооперации, следовательно, основная ниша существующих промышленных групп – это производство вне контекста «глубокой локализации» с импортозамещением не только производственных цепочек, но и инноваций и технологий с участием в нем научного сектора. Таким образом, на текущем этапе развития кластеры не отвечают ни изначальным задачам импортозамещения, ни концепции «глубокой локализации», так как степень их развития и темпы кооперации предприятий крайне невысоки.

Список источников

1. Чудаева А.А. «Фабрики будущего» в автомобильной промышленности РФ: предпосылки создания и ограничения // Теория и практика общественного развития. 2023. № 5 (181). С. 81–87. doi:10.24158/tipor.2023.5.10.
2. Капустина И.В., Григорьева К.А. Импорт автокомпонентов как фактор лабильности рынка автомобилестроения // Beneficium. 2022. № 3 (44). С. 49–56. doi:10.34680/BENEFICIUM.2022.3(44).49-56.
3. Родин О.А. Исследование характеристик инновационного производства в отрасли автомобилестроения РФ // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2024. № 11-4 (98). С. 233–235. doi:10.24412/2500-1000-2024-11-4-233-235.
4. Алиханов: Будем стимулировать индустрию автокомпонентов к применению отечественной химии. URL: <https://www.tatar-inform.ru/news/alixanov-budem-stimulirovat-industriyu-avtokomponentov-k-primeneniyu-otechestvennoi-ximii-5975270> (дата обращения: 03.03.2025).
5. Перечень критически важных технологий и автомобильных компонентов : утв. приказом Минпромторга России от 04.05.2023 № 1648 (с изм. от 17.08.2023). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_468190/ (дата обращения: 03.03.2025).
6. Арисова М.Б. Развитие глубины локализации производственных процессов на предприятиях автомобилестроения // Финансовая экономика. 2018. № 8. С. 9–12.
7. Ширинов А.Ш. Локализация как фактор снижения издержек в цепочках добавленной стоимости в автомобилестроении // Горизонты экономики. 2021. № 4 (63). С. 38–54.
8. Цыпин А.П., Овсянников В.А. Оценка доли иностранного капитала в промышленности России // Молодой ученый. 2014. № 12 (71). С. 195–198.
9. Симачев Ю.В., Кузык М.Г., Бутов А.М. Российский автопром: ключевые особенности, влияние коронакризиса, перспективы развития // ЭКО. 2021. № 8 (566). С. 8–37. doi:10.30680/EC00131-7652-2021-8-8-37.
10. Грязнов С.А. Основные проблемы политики импортозамещения // Modern Science. 2022. № 5-1. С. 27–30.
11. Проблемы и перспективы развития автомобильного рынка России в условиях зарубежных санкций / М.П. Логинов, Н.В. Усова, К.М. Елин, Д.А. Капустин // Актуальные проблемы экономики и управления. 2023. № 2 (38). С. 62–69.
12. Перспективы развития отечественного автопрома в условиях экспансии китайского капитала / И.А. Максимцев, К.Б. Костин, О.А. Онуфриева [и др.] // Вопросы инновационной экономики. 2024. Т. 14, № 1. С. 271–290. doi:10.18334/vines.14.1.120140.
13. Милякин С.Р., Скубачевская Н.Д., Валеев С.В. Автомобильный рынок в новых условиях: состояние и перспективы // Проблемы прогнозирования. 2024. № 2 (203). С. 138–151. doi:10.47711/0868-6351-203-138-151.
14. Фомин И.Ф. О мерах таможенного учета в обеспечении локализации автомобилестроения и социально-экономическое развитие регионов // Управление экономическими системами : электронный

научный журнал. 2017. № 9 (103). URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_30022773_69288766.PDF (дата обращения: 03.03.2025).

15. Банников С.А. Мировые тренды роботизации и перспективы ее развития в России // Beneficium. 2023. № 2 (47). С. 6–12. doi:10.34680/BENEFICIUM.2023.2(47).6-12.

16. Атлас промышленности / Государственная информационная система поддержки. URL: <https://gisip.gov.ru/gisip/#/sections/parks:2326/map/35.641796,56.846105/10/parks:wkWIC?lng=ru&stats=parks.2326> (дата обращения: 03.03.2025).

References

1. Chudaeva A.A. "Factories of the Future" in the Russian automobile industry: prerequisites for creation and limitations // Theory and Practice of Social Development. 2023. No. 5 (181). Pp. 81–87. doi:10.24158/tipor.2023.5.10.

2. Kapustina I.V., Grigorieva K.A. Import of auto components as a factor in the lability of the automotive market // Beneficium. 2022. No. 3 (44). Pp. 49–56. doi:10.34680/BENEFICIUM.2022.3(44).49-56.

3. Rodin O.A. Study of the characteristics of innovative production in the automotive industry of the Russian Federation // International Journal of Humanities and Natural Sciences. 2024. No. 11-4 (98). Pp. 233–235. doi:10.24412 / 2500-1000-2024-11-4-233-235.

4. Alikhanov: We will stimulate the auto components industry to use domestic chemistry. URL: <https://www.tatar-inform.ru/news/alixanov-budem-stimulirovat-industriyu-avtokomponentov-k-primeneniyu-otechestvennoi-ximii-5975270> (date of access: 03.03.2025).

5. List of critical technologies and automotive components : approved by Order of the Ministry of Industry and Trade of Russia dated 05/04/2023 No. 1648 (as amended on 08/17/2023). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_468190/ (date of access: 03.03.2025).

6. Arisova M.B. Development of the depth of localization of production processes at automotive enterprises // Financial Economics. 2018. No. 8. Pp. 9–12.

7. Shirinov A.Sh. Localization as a factor in reducing costs in value chains in the automotive industry // Economic Horizons. 2021. No. 4 (63). Pp. 38–54.

8. Tsylin A.P., Ovsyannikov V.A. Assessment of the Share of Foreign Capital in Russian Industry // Young Scientist. 2014. No. 12 (71). Pp. 195–198.

9. Simachev Yu.V., Kuzyk M.G., Butov A.M. Russian auto industry: key features, impact of the coronavirus crisis, development prospects // ECO. 2021. No. 8 (566). Pp. 8–37. doi:10.30680 / ECO0131-7652-2021-8-8-37.

10. Gryaznov S.A. Main problems of import substitution policy // Modern Science. 2022. No. 5-1. Pp. 27–30.

11. Problems and prospects for the development of the Russian automobile market in the context of foreign sanctions / M.P. Loginov, N.V. Usova, K.M. Elin, D.A. Kapustin // Actual Problems of Economics and Management. 2023. No. 2 (38). Pp. 62–69.

12. Prospects for the development of the domestic automotive industry in the context of the expansion of Chinese capital / I.A. Maksimtsev, K.B. Kostin, O.A. Onufrieva [et al.] // Issues of Innovative Economics. 2024. Vol. 14, No. 1. Pp. 271–290. doi:10.18334/vinec.14.1.120140.

13. Milyakin S.R., Skubachevskaya N.D., Valeev S.V. Automobile market in new conditions: state and prospects // Forecasting problems. 2024. No. 2 (203). Pp. 138–151. doi:10.47711/0868-6351-203-138-151.

14. Fomin I.F. On customs accounting measures in ensuring the localization of the automotive industry and the socio-economic development of regions // Management of Economic Systems : Electronic Scientific Journal. 2017. No. 9 (103). URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_30022773_69288766.PDF (date of access: 03.03.2025).

15. Bannikov S.A. World trends in robotics and prospects for its development in Russia // Beneficium. 2023. No. 2 (47). Pp. 6–12. doi:10.34680/BENEFICIUM.2023.2(47).6-12.

16. Atlas of Industry / State Information Support System. URL: <https://gisip.gov.ru/gisip/#/sections/parks:2326/map/35.641796,56.846105/10/parks:wkWIC?lng=ru&stats=parks.2326> (date of access: 03.03.2025).

Информация об авторе

М.И. Ляченков – аспирант Самарского государственного экономического университета.

Information about the author

M.I. Lyachenkov – postgraduate student of the Samara State University of Economics.

Статья поступила в редакцию 05.03.2025; одобрена после рецензирования 21.03.2025; принята к публикации 05.06.2025.

The article was submitted 05.03.2025; approved after reviewing 21.03.2025; accepted for publication 05.06.2025.