

Н.О. Диков

АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ НА СЕКТОР ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА

Аннотация. В статье анализируется влияние внешнеэкономических санкций на автомобильный сектор страны, на неустойчивое поведение основных игроков отрасли и общее экономическое состояние рынка. Выявлено нетипичное поведение предприятий, осуществляющих деятельность в сфере реализации автомобильной продукции и ее послепродажного обслуживания. Рассматриваются вопросы, связанные с приспособлением предприятий к новым условиям, возникающим в контексте внешнеполитических и экономических ограничений. Анализируются инновационные подходы и стратегии, которые позволяют компаниям поддерживать стабильность и эффективность деятельности в условиях экономических трудностей. Подчеркивается важность адаптации и поиска новых стратегических возможностей для сохранения конкурентоспособности и устойчивости в условиях переменчивости внешнеэкономической среды. Представленный в работе анализ будет полезен российским участникам автомобильного рынка.

Ключевые слова: автомобильный сектор, экономические санкции, сектор послепродажного обслуживания, рынок, спрос, предложение, запасные части, динамика, импорт, экспорт.

N.O. Dikov

ANALYSIS OF THE IMPACT OF ECONOMIC SANCTIONS ON THE AUTOMOBILE AFTERMARKET SECTOR

Abstract. The article analyzes the impact of foreign economic sanctions on the Russian automotive sector, which directly affect the unstable behavior of the main players in the industry and the general economic state of the market. The analysis has identified the atypical behavior of enterprises operating in the field of automotive sales and after-sales service. The article analyzes innovative approaches and strategies that allow companies to maintain stability and efficiency in the conditions of economic difficulties. The research results are important not only for the development of modern scientific thought, helping to solve the scientific problem of predicting the onset of crisis phenomena, but also have a practical significance, helping market players to more correctly perceive external signals and take appropriate measures to reduce risks and maintain industry stability. The presented analysis will be useful to Russian participants in the automotive market.

Keywords: automotive sector, economic sanctions, aftermarket sector, market, demand, supply, car, spare parts, dynamics, import, export.

Введение

В настоящее время санкции стали одним из основных внешнеполитических инструментов многих государств, которые могут быть направлены на изменение поведения

другого государства или выступить в виде наказания за его действия, противоречащие основам международной стабильности. В этом направлении оценка воздействия санкций стала новым направлением современной науки.

Диков Никита Олегович

аспирант кафедры региональной и отраслевой экономики, Фонд «Институт экономической политики имени Е.Т. Гайдара», Москва. Сфера научных интересов: региональная экономика, повышение экономических показателей, концепция устойчивого развития. Автор одной опубликованной научной работы. ORCID: 0009-0005-9243-0706, AuthorID: 1171941, SPIN-код: 8230-2738. Электронный адрес: nickbusto99@gmail.com

Санкции – сложное явление, требующее комплексного подхода в их оценке. Оценка воздействия санкций включает в себя анализ многих факторов, таких как экономические, социальные, политические и культурные. Кроме того, при оценке воздействия санкций необходимо учитывать не только прямое воздействие на целевую страну, но и косвенные последствия, такие как влияние на третьи страны и регионы. Одним из основных методов оценки воздействия санкций является экономический анализ. Экономический анализ санкций включает оценку их воздействия на экономику страны-объекта и на международную торговлю. Экономические санкции могут нанести ущерб как стране-объекту, так и странам, которые с ней сотрудничают. Актуальность данной работы обусловлена необходимостью более глубокого исследования автомобильного рынка и роли сектора послепродажного обслуживания, являющегося неотъемлемым элементом современного автомобильного рынка.

Целью статьи является рассмотреть реакцию автомобильного рынка, а также сек-

тора послепродажного обслуживания на экономическую нестабильность, а также основные подходы, направленные на минимизацию рисков на рынке, в связи с экономическими ограничениями.

*Обзор санкционных ограничений
автомобильного сектора России*

Российский автомобильный бизнес в 2022 году переживал очередной экономический кризис на пути своего развития. Нынешний кризис является самым серьезным из всех, поскольку рынок испытывает беспрецедентное давление со стороны многих стран, таких как страны Евросоюза, Японии, Южной Кореи и Соединённых Штатов [1]. Ограничения коснулись основных направлений деятельности автомобильных компаний в стране – продажи автомобилей и запасных частей, которые являются неотъемлемой частью в их обслуживании. Так, на момент 2023 года действуют следующие запреты¹ в рамках Европейского протокола L 159I²:

- запрет на экспорт автомобилей из Евросоюза (далее – ЕС) в Россию класса «люкс» (дороже €50 тыс.);

¹ Ограничения в рамках 11-го пакета санкций Европейского Союза. См.: Official Journal of the European Union. L 159I, 23 June 2023. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2023:159I:FULL> (дата обращения: 04.05.2024).

² 12th package of sanctions on Russia's war of aggression against Ukraine: Additional 61 individuals and 86 entities included in the EU's sanctions list // European Council. Council of the European Union. 2023. December 18. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/12/18/12th-package-of-sanctions-on-russia-s-war-of-aggression-against-ukraine-additional-61-individuals-and-86-entities-included-in-the-eu-s-sanctions-list/> (дата обращения: 04.05.2024).

Анализ влияния экономических санкций на сектор послепродажного обслуживания автомобильного рынка

- запрет на экспорт всех новых и подержанных автомобилей из ЕС в Россию с объемом двигателя выше 1,9 л;
- запрет на экспорт из ЕС в Россию всех электрических и гибридных автомобилей.
- полный запрет на поставку из ЕС ряда типов автокомпонентов;
- полный запрет на экспорт автомобилей и автокомпонентов из США в Россию¹.

Изменения конъюнктуры рынка. Тенденции автомобильного сектора ЕС и России

Общемировые тенденции в данной области четко отражают сложившуюся на рынке ситуацию, а именно: рост цен на автомобили и запасные части, сбой в цепочках поставок, высокие затраты на

электроэнергию и, в меньшей степени, рост спроса. Ограничения предложения и растущий потребительский спрос привели с середины 2021 года к необычно большому росту цен как в сегменте новых, так и в сегменте подержанных автомобилей. Впоследствии более высокие затраты, вызванные ростом цен на энергоносители, также были переложены на потребителей, при этом в августе 2022 года рост цен на автомобили ускорился до 8,7 % [2]. Без этих сбоев в цепочках поставок и энергетических потрясений изменения цен на автомобили составили бы менее половины зафиксированных (Рисунок 1). Совокупный спрос также способствовал росту цен на автомобили, хотя и в меньшей степени.

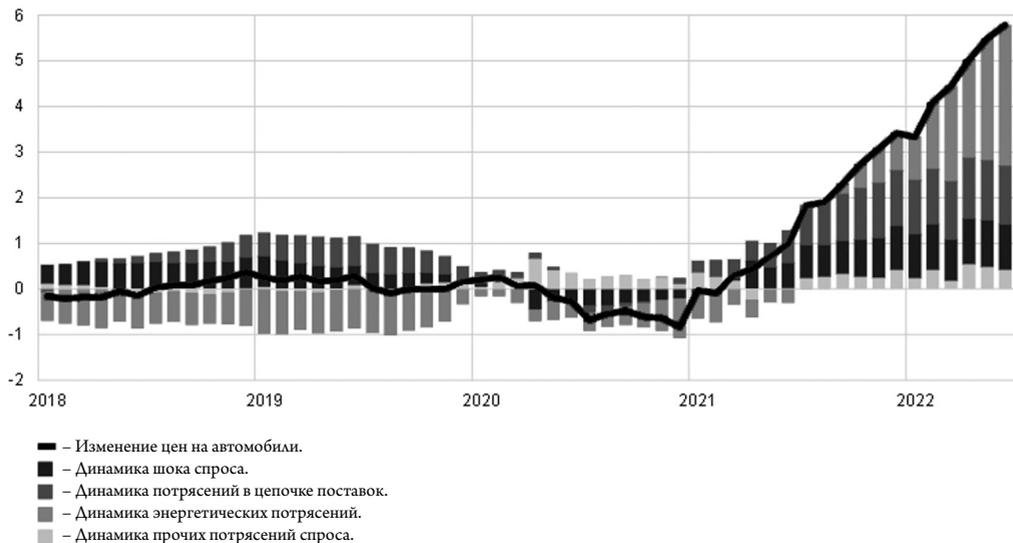


Рисунок 1. Тренд изменения цен на автомобили на европейском рынке

Источник: построено автором на основе данных информационного портала Eurostat, S&P Global and ECB staff calculations. URL: https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/focus/2022/html/ecb.ebbox202207_02~5bde8eeff0.en.html (дата обращения: 04.05.2024).

¹ U.S. Department of Commerce. Bureau of Industry and Security. Resources on Export Controls Implemented in Response to Russia's Invasion of Ukraine. Updated February 23, 2024 // Bureau of Industry and Security. <https://www.bis.doc.gov/index.php/policy-guidance/country-guidance/russia-belarus> (дата обращения: 04.05.2024).

Перебои в поставках и скачки цен на энергоносители сыграли ключевую роль в объяснении значительных потерь в объемах экспорта. Падение уровня производства автомобилей в ЕС в 2022 году составил 73 % [2] от уровня января 2018 года (Рисунок 2).

Падение экспорта особенно заметно проявилось с середины 2021 года. Доля европейского экспортного рынка в процентном выражении существенно упала в 2021 и 2022 гг. из-за того, что экспортеры еврозоны особенно сильно пострадали от новых экономических ограничений и узких мест в поставках. Такого рода проблемы и ограничения сказались и на участниках, действующих на территории России. В силу невозможности ведения бизнеса иностранными компаниями бренды были вынуждены покинуть рынок, что повлекло за собой кардинальное изменение логисти-

ческих поставок и ценообразования на финальную продукцию.

Подобного рода изменения на европейском и мировом автомобильном рынке затронули и повлияли на российский сектор, а именно на импорт зарубежных автомобилей и запасных частей. Так, доля импортных автомобилей на российском рынке в 2022 году увеличилась до 25 % (Рисунок 3).

Эксперты отмечают, что в 2022 году в России было закуплено 626,3 тыс. новых легковых автомобилей, что на 59 % меньше, чем в 2021 году¹. При этом доля автомобилей местного производства составила три четверти (75,2 %) рынка, то есть 471,1 тыс. шт. Соответственно, оставшуюся четверть (24,8 %) составляют импортные автомобили (155,2 тыс. шт.). При этом объем рынка автомобилей местной сборки сократился на 62 %, а импортных – на 43 %². Поддер-

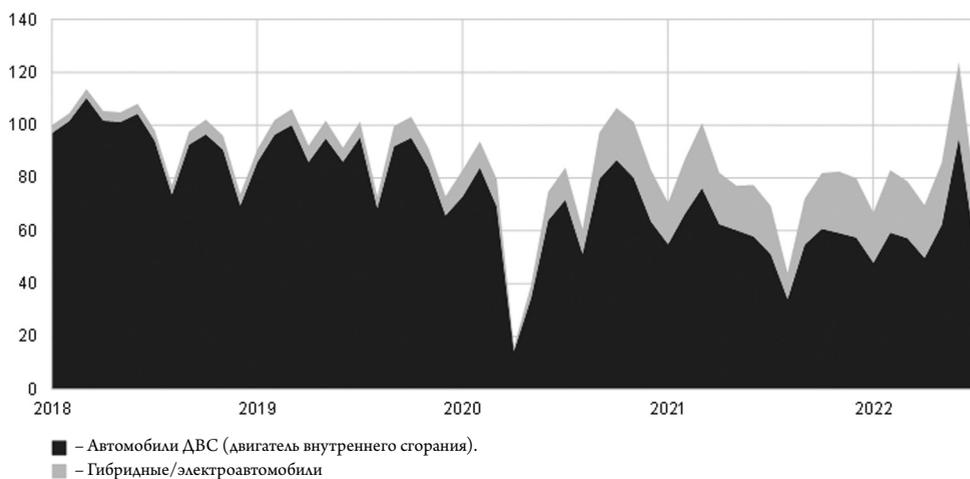


Рисунок 2. Экспорт автомобилей за пределы еврозоны

Источник: построено автором на основе данных информационного портала Eurostat, S&P Global and ECB staff calculations. URL: https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/focus/2022/html/ecb.ebbox202207_02~5bde8eef0.en.html (дата обращения: 04.05.2024).

¹ Федеральная таможенная служба. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (дата обращения: 04.05.2024).

² Там же.

Анализ влияния экономических санкций на сектор послепродажного обслуживания автомобильного рынка

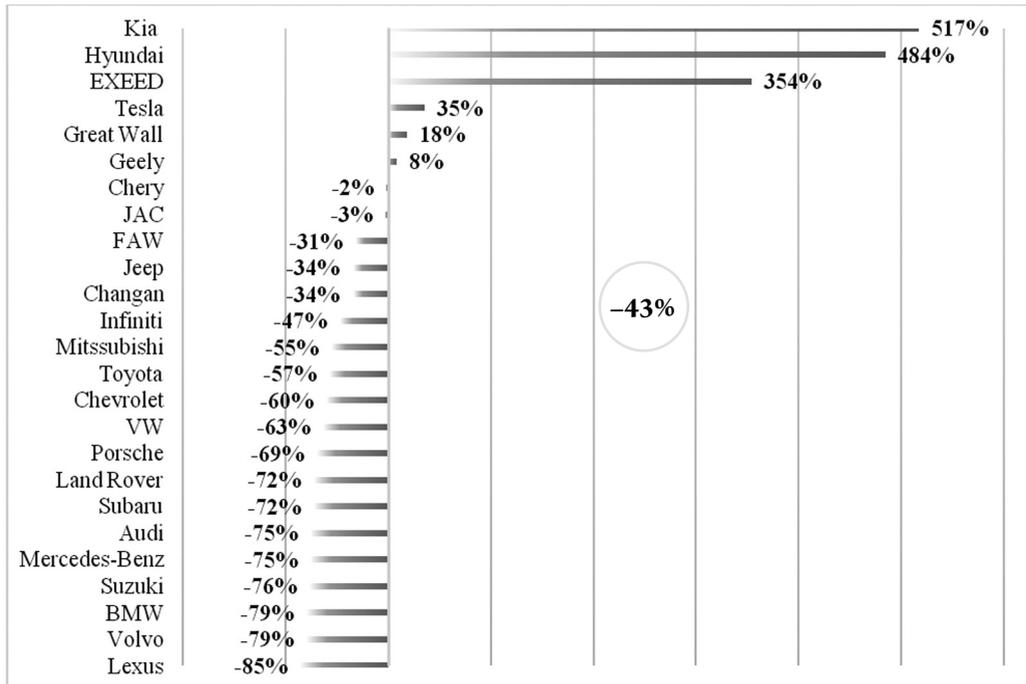


Рисунок 3. Динамика импорта на рынке новых легковых автомобилей 2022

Источник: Автостат. Аналитическое агентство. URL: [https://www.autostat.ru/infographics/53744/#:~:text=%D0%](https://www.autostat.ru/infographics/53744/#:~:text=%D0% (дата обращения: 04.05.2024).) (дата обращения: 04.05.2024).

жание объема импортных автомобилей произошло во многом благодаря «китайцам», которые не поддерживают санкции и продолжают осуществлять официальные поставки на наш рынок. На долю китайских брендов Chery, Geely и EXEED пришлось половина этого объема.

Основные изменения автомобильного рынка и сектора послепродажного обслуживания на территории России

С начала экономических ограничений 2022 года продажи автомобилей снизились на 60 % в легковом сегменте, на 45 % – в сегменте легких коммерческих автомо-

билей и на 20 % – в сегменте тяжелых грузовиков. Среднее падение по всему рынку составило 56 %¹.

За первые восемь месяцев 2022 года было продано 540 000 новых автомобилей во всех сегментах (Рисунок 4). В целом продолжающийся кризис является более продолжительным и структурным, чем кризис 2020 года, который характеризовался быстрым спадом и восстановлением. Несмотря на отрицательную динамику продаж в первые месяцы 2022 года, было продано относительно большое количество автомобилей (более 85 000 штук) [1], однако позже рынок рухнул из-за введения санкций. В апреле и мае 2022 года в месяц

¹ Продажи в России (статистика АЕБ) // АвтоБизнесРевю. URL: <https://abreview.ru/stat/aeb/> (дата обращения: 04.05.2024).

продавалось чуть более 27 тыс. автомобилей, при этом на рынке оставались только отечественные и китайские бренды из-за логистических проблем и нехватки импортных комплектующих (Рисунок 4).

В России в июле 2023 года официальными дилерами было продано 52 832 автомобиля, что следует из отчета Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ)¹. Это на 63 % больше, чем за аналогичный период 2022 года, когда удалось реализовать только 32 412 машин. С начала 2023 года было продано 333 611 автомобиля, что на 9,6 % меньше результатов первых семи месяцев 2022 года. В июле в России было продано 95 654 автомобилей; эти данные учитывают как автомобили, продаваемые официальными дилерами, так и ввезенные по параллельному импорту. При этом объемы продаж пока не достигли месячных показателей 2021 года и предыдущих лет. Июльский рост продаж связывают с тем, что покупатели

ожидали повышения цен из-за ослабления рубля и повышения утилизационного сбора с 1 августа 2023 года.

Сектор послепродажного обслуживания в автомобильной индустрии России играет ключевую роль в обеспечении устойчивости и долгосрочной успешности автопроизводителей. Этот сектор охватывает широкий спектр деятельности, начиная от технического обслуживания и ремонта до предоставления запасных частей и консультаций по эксплуатации автомобилей. Важность послепродажного обслуживания проявляется в нескольких аспектах:

1) повышение удовлетворенности клиентов. Автовладельцы, получающие эффективные и своевременные услуги по техническому обслуживанию, чувствуют уверенность в надежности своего транспортного средства. Это способствует укреплению имиджа бренда и созданию лояльности среди клиентов;

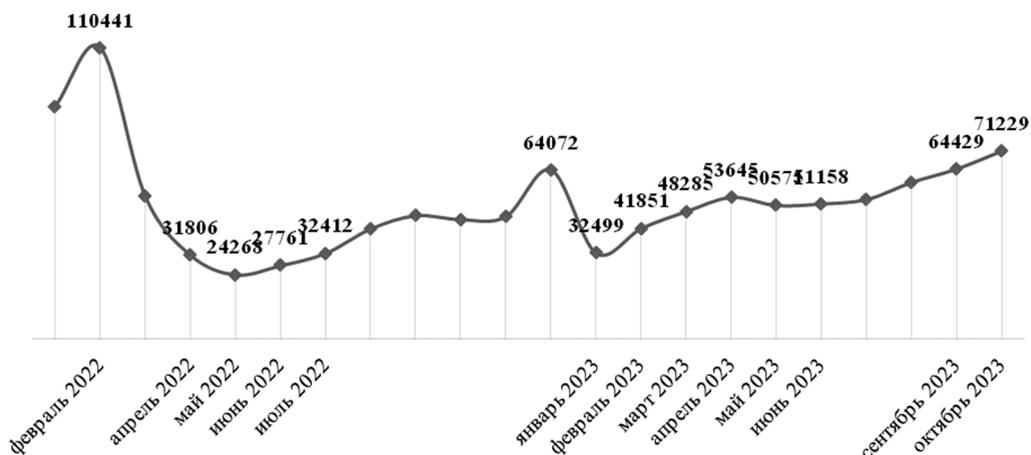


Рисунок 4. Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России в период 2022–2023 гг.

Источник: АвтоБизнесРевю. URL: <https://abreview.ru/stat/aeb/> (дата обращения: 04.05.2024).

¹ Комитет автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ). URL: <https://aeb.ru/upload/iblock/386/RUS-Car-Sales-in-July-2023.pdf> (дата обращения: 04.05.2024).

Анализ влияния экономических санкций на сектор послепродажного обслуживания автомобильного рынка

2) продление срока службы автомобилей. Регулярные технические проверки, замена изношенных деталей и своевременное обслуживание способствуют предотвращению поломок и увеличивают долговечность автомобилей. Это важно не только для конечных потребителей, но и для производителей, для выстраивания долгосрочных лояльных отношений с клиентами;

3) обеспечение безопасности и соблюдение стандартов. Послепродажное обслуживание включает в себя проведение обязательных технических проверок, которые способствуют безопасности дорожного движения. Это важно для снижения аварийности и поддержания высоких стандартов безопасности в автомобильной отрасли;

4) стимулирование развития инноваций и технологических решений в области ремонта, диагностики и обслуживания автомобилей. Это способствует привлечению инвестиций в отрасль и повышению ее конкурентоспособности.

С экономической точки зрения развитие сектора послепродажного обслуживания способствует созданию рабочих мест и развитию экономики. Обширная сеть автосервисов, дилерских центров и магазинов запчастей обеспечивает трудоустройство для многих людей, способствуя росту занятости в стране. Таким образом, данное направление в автомобильной индустрии России не только является неотъемлемой частью цикла жизни автомобиля, но и играет критическую роль в укреплении бизнеса производителей, обеспечении безопасности и удовлетворенности клиентов, а также в стимулировании экономического роста.

По состоянию на 2023 год в России насчитывается около 60,45 млн автомобилей¹. Все они требуют регулярной замены деталей, которые изнашиваются или выходят из строя в результате аварий. В таких условиях, конечно, увеличивается спрос на автозапчасти. Наибольшие темпы роста рынка автозапчастей наблюдаются в Москве, где продается около 20 % всех запчастей [3]. Надо сказать, что рост российского рынка запчастей продолжается, несмотря на то что он стремительно сокращается в мире, ведь ужесточение экологических требований вынуждает автовладельцев в западных странах либо не покупать автомобиль вообще, либо менять его до того, как какая-либо деталь выйдет из строя. Около 35–37 % всех автозапчастей производится в России, поэтому доля импорта на российском рынке высока и колеблется от 62,5 до 65 % [3]. Для корректной общей характеристики рынка автозапчастей и точного анализа необходимо разделить его на два рынка: первичный и вторичный.

Первичный рынок (OEM²) реализует комплектующие, предназначенные для производства автомобилей на заводе, в то время как вторичный рынок (автомаркет) предназначен для продажи автозапчастей в автосалонах/автомагазинах. Если за рубежом первичный рынок автозапчастей имеет приоритетное положение, то в нашей стране доминирующую роль на автомобильном рынке играет вторичный рынок.

За 2021 год Россия импортировала около 8 млн тонн запасных частей и прочих компонентов автомобильного сегмента на сумму 56,8 млрд долларов [4]. Разбивка по странам представлена на Рисунке 5.

¹ АвтоБизнесРевю. URL: <https://abreview.ru/stat/aeb/> (дата обращения: 04.05.2024).

² OEM (original equipment manufacturer — «оригинальный производитель оборудования») — компания, которая производит детали и оборудование, которые могут быть проданы другим производителем под другой торговой маркой.

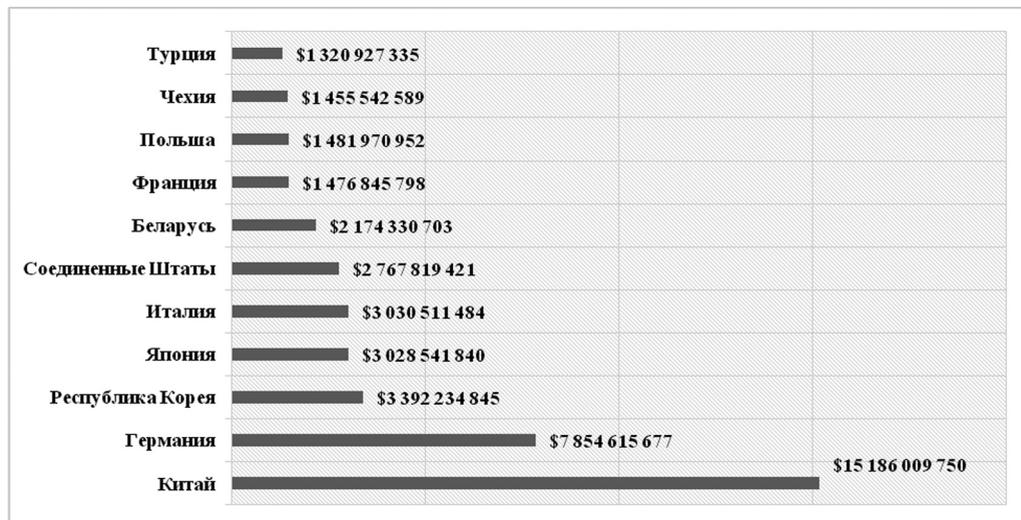


Рисунок 5. Импорт запасных частей, единицы измерения. ТОП стран за 2021 год¹

Источник: Федеральная таможенная служба. URL: <http://stat.customs.gov.ru/analysis> (дата обращения: 04.05.2024).

За весь 2021 год жители Российской Федерации приобрели чуть более 1 млрд единиц запасных частей на сумму 1 трлн 798 млрд руб.² По традиции большую часть денег россияне тратят на три группы запчастей: шины, детали подвески и масло. Таким образом, в 2021 году на их долю пришлось 30 % общей емкости вторичного рынка автокомпонентов. В частности, шин для легковых автомобилей было закуплено на 228 млрд руб. На элементы подвески потрачено 181 млрд руб. Еще 127 млрд руб.

ушло у жителей нашей страны на покупку масел и технических жидкостей³.

По итогам 2022 года ёмкость вторичного рынка автозапчастей для иномарок составила 21,5 млрд долл., а 6,2 млрд долл. россияне потратили на запчасти для автомобилей отечественных брендов⁴. Между тем в 2018 году цифры были значительно ниже: емкость вторичного рынка запчастей для иномарок составляла 16,8 млрд долл., для российских машин – 5,6 млрд долл.⁵. Инфографика (Рисунок 6) ярко

¹ Объем импорта по 76 кодам ТНВЭД, в которые входят автомобильные запасные части, по данным таможенной статистики внешней торговли РФ.

² Тимерханов А. В 2021 году россияне потратили на запчасти для легковых автомобилей 1,8 трлн рублей // Автостат. 2022. 2 июня. URL: <https://www.autostat.ru/finance/51699/#:~:text=8%20> (дата обращения: 04.05.2024) (дата обращения: 04.05.2024).

³ Там же.

⁴ Лобода В. Ёмкость рынка запчастей для иномарок выросла на 28% // Автостат. 2023. 23 июня. Объем закупки запасных частей 2022. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/54950/#:~:text=%D0%92>

⁵ Там же.

Анализ влияния экономических санкций на сектор послепродажного обслуживания автомобильного рынка

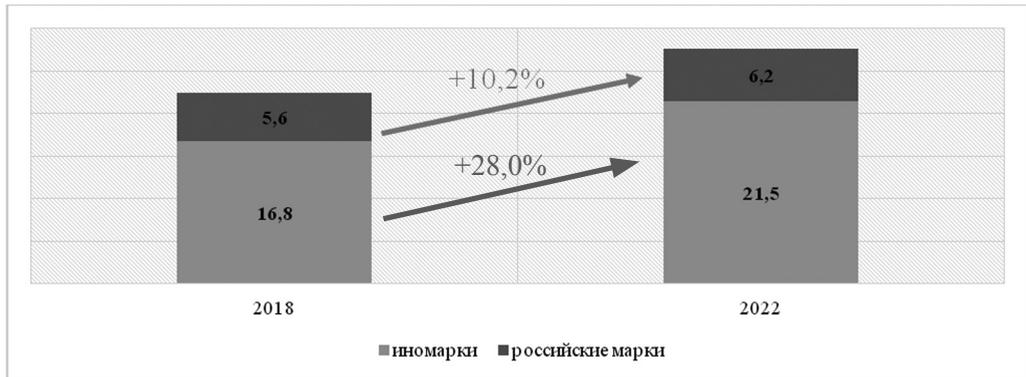


Рисунок 6. Динамика ёмкости вторичного рынка автокомпонентов России (млрд. долл.).

Источник: Автостат: Аналитическое агентство. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/54950/#:~:text=%D0%92> (дата обращения: 04.05.2024).

демонстрирует, как изменились показатели за прошедшие пять лет (+28 % на автокомпоненты иномарок и +10,2 % для отечественных автомобилей). Иными словами, россияне стали тратить больше денег на покупку запчастей и компонентов для легковых машин, причем владельцы иномарок пострадали от процесса удорожания запчастей в большей степени.

Средний чек по обслуживанию автомобилей в России по итогам девяти месяцев 2023 года составил 8,6 тыс. рублей. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года он вырос на 23,4 %¹. Наибольший прирост среднего чека (+7,6 %) произошел в августе (до 8,4 тыс. руб.) по отношению к июлю. Это произошло из-за валютных колебаний и традиционного роста спроса на ремонт ближе к осени.

Ключевой причиной увеличения среднего чека в 2023 году стал рост цен на ав-

тозапчасти, при этом в течение года зарплаты сотрудников автосервисной отрасли выросли на 10–15 %². В чеках выросло количество услуг и их объем из-за общего старения автопарка в стране. Количество машинозаяздов выросло на 5,3 %. Текущие тренды показывают, что покупательская способность у граждан низкая, автовладельцы стремятся продлить жизнь своих машин, поэтому вкладывают деньги в ремонт. Стоимость запчастей и работ по ремонту и обслуживанию китайских машин выросла на 25 %³, причиной стало доминирующее положение на российском рынке компаний из КНР.

Основная проблема современного российского рынка автозапчастей – большая доля контрафактной продукции. Контрафактные автозапчасти – запчасти, которые по характеристикам и качеству не соответствуют заявленным требованиям завода- изгото-

¹ Буденков Д. Обслуживать автомобили в России стало еще дороже, и это не предел // Газета.ru. 2023. 06 октября. URL: <https://www.gazeta.ru/auto/2023/10/06/17688553.shtml> (дата обращения: 04.05.2024).

² Лобода В. Ёмкость рынка запчастей для иномарок выросла на 28% // Автостат. 2023. 23 июня. Объем закупки запасных частей 2022. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/54950/#:~:text=%D0%92> (дата обращения: 04.05.2024).

³ АвтоБизнесРевю. URL: <https://abreview.ru/stat/aeb/> (дата обращения: 04.05.2024).

вителя. Такие автодетали способны нанести огромный ущерб автомобилю и его главным механизмам. Самое главное – выход из строя некачественных запчастей может привести к срыву контракта, длительному простоем оборудования и серьезным убыткам. По данным автомобильного рынка, в 2021 году доля поддельных запчастей в России составляла 14 %, а в 2022 году – уже 28 % (Рисунок 7). Емкость автосервисного рынка в 2023 году составила 875,6 млрд рублей. В 2023 по отдельным группам доля подделок может достигать до 50 %

В декабре 2022 года Минпромторг заявил, что в стране нет дефицита новых автомобилей. Дилеры уже наладили альтернативные каналы поставок. Дилерские центры не планируют делать накрутку за дополнительное оборудование – цены и без того высокие. Официально в Россию поставляют автомобили китайских брендов, цены на них будут зависеть от стоимости логистики, транзакционных издержек.

Рассмотрим факторы, которые влияют на цены.

1. Инфляция и курсы валют – совокупность факторов, которые всегда влияли на цену. Обычно с 1 января автопроизводители повышают цены на 3–4 % из-за инфляции.

2. Параллельный импорт в Россию продлен до 2024 года, но его перспективы неясны. Эксперты полагают, что доля импортных автомобилей может достигать 30 %¹. Однако параллельный импорт не способствует снижению цен на запчасти и готовые автомобили. Производство на заводах-изготовителях также сократилось из-за проблем с поставками комплектующих. Система параллельного импорта не покрывает потребности рынка, считают аналитики. В 2022 году было продано 1,5 млн автомобилей, ввезенных таким способом.

3. Российские автопроизводители увеличивают производство. Минпромторг прогнозирует увеличение производства автомобилей в стране на 30 %², то есть минимум на 800 тыс. АвтоВАЗ должен стать главной движущей силой автомобильного рынка. Концерн планирует производить до 400 тыс. автомобилей и, возможно, соби-

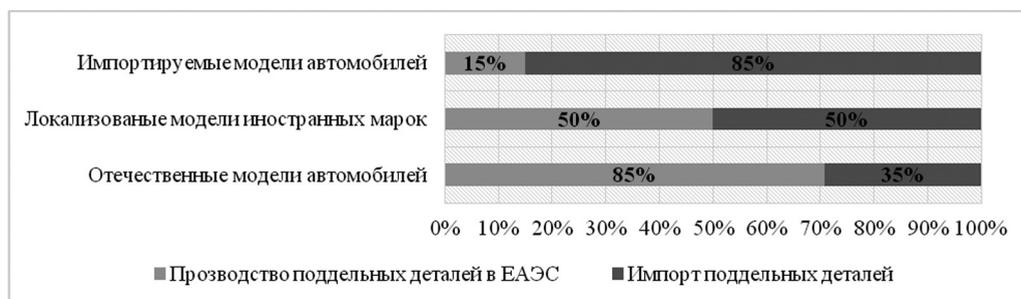


Рисунок 7. Соотношение между импортом и внутренним производством контрафактных автокомпонентов в зависимости от страны происхождения автомобиля

Источник: [3].

¹ Хмелева М. Авторынок в начале 2023 года: как изменились цены // Тинькофф Журнал. Автоновости. 2023. 30 января. URL: <https://journal.tinkoff.ru/news/automarket-nachalo-goda/> (дата обращения: 04.05.2024).

² Там же.

Анализ влияния экономических санкций на сектор послепродажного обслуживания автомобильного рынка

рать иномарки. Также увеличится производство на заводах «Москвич» и «Хавейль». Цена отечественных автомобилей менее подвержена изменениям из-за падения курса рубля, но зависит от цены иностранных комплектующих. Эксперты прогнозируют рост цен на автомобили российских марок на 10–15 %¹.

Заключение

Анализ влияния санкций на автомобильную отрасль выявил сложность и разнообразие негативных последствий, среди которых снижение объемов производства, проблемы с поставками комплектующих из-за ограничений международных торговых отношений, а также ухудшение конкурентоспособности на мировых рынках. По результатам проведенного в статье анализа становится ясно, что автомобильные компании должны активно реагировать на вызовы, связанными с санкциями. Эффек-

тивные стратегии должны включать диверсификацию поставщиков, поиск новых рынков и активное внедрение инноваций для повышения конкурентоспособности.

Антикризисные меры же в автомобильном секторе подчеркивают важность гибких стратегий управления. Эффективные меры включают снижение производственных затрат, переориентацию производства на более востребованные модели, активное внедрение технологий для повышения эффективности производства и снижения воздействия экономических потрясений.

Исходя из проведенного анализа можно сделать вывод, что пострадавший от санкций автомобильный сектор имеет потенциал возрождения при грамотном и адаптивном управлении. Дальнейшие исследования в этой области могут послужить основой для разработки рекомендаций, поддерживающих устойчивость и развитие автомобильной промышленности в условиях глобальных вызовов и кризисов.

Литература

1. Меренков А.О. Текущее состояние и перспективы развития российского автобизнеса в условиях санкционного давления // Решетневские чтения : Материалы XXVI Международной научно-практической конференции. В 2 ч. Красноярск, 09–11 ноября 2022 года / Под общей ред. Ю.Ю. Логинова. Ч. 2. Красноярск: Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева, 2022. С. 575–577. EDN L1NHJK.
2. De Santis R.A., Di Sano M., Gunnella V., Neves P. Motor vehicle sector: Explaining the drop in output and the rise in prices // European Central Bank. Economic Bulletin Issue. 2022. No. 7. URL: https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/focus/2022/html/ecb.ebbox202207_02~5bde8eeff0.en.html#:~:text=Car%20prices%20increased%20markedly%20as,to%20the%20lack%20of%20chips (дата обращения: 04.05.2024).
3. Группа «Деловой профиль». Рынок автозапчастей в России: рейтинг крупнейших продавцов и производителей автозапчастей: Аналитическое исследование // Delovoy profil. 2021. 26 января. URL: https://delprof.ru/upload/iblock/bb3/DelProf_Analitika_Rynok-avtozapchastej.pdf (дата обращения: 04.05.2024).
4. Кудряшов Б.А., Самохвалова Ж.П., Морозов А.С. Тенденции рынка автомобильных запчастей и комплектующих // Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности : XXIII Международная конференция, Москва, 10–11 ноября 2022 г. М. : Экон-Информ, 2022. С. 67–71. EDN QANTYN.

¹ АвтоБизнесРевю. URL: <https://abreview.ru/stat/aeb/> (дата обращения: 04.05.2024).

References

1. Merenkov A.O. (2022) Current state and prospects for the development of the Russian auto business under sanctions pressure. In: Loginov Yu.Yu. (Ed) *Reshetnevskie chteniya* [Reshetnev readings] : Proc. XXVI Int. Sci. and Practic. Conf. dedicated to the memory M.F. Reshetnev. Krasnoyarsk, November 09–11, 2022. In 2 parts. Part 2. Krasnoyarsk : Siberian State University of Science and Technology named after Academician M.F. Reshetnev Publ. Pp. 575–577. (In Russian).
2. De Santis R.A., Di Sano M., Gunnella V., Neves P. (2022) Motor vehicle sector: Explaining the drop in output and the rise in prices. *European Central Bank. Economic Bulletin Issue*. No. 7. URL: https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/focus/2022/html/ecb.ebbox202207_02~5bde8eeff0.en.html#:~:text=Car%20prices%20increased%20markedly%20as,to%20the%20lack%20of%20chips (accessed 04.05.2024).
3. Delovoy profil Group. *Rynok avtozapchastei v Rossii: reiting krupneishikh prodavtsov i proizvoditelei avtozapchastei* [The auto parts market in Russia: Rating of the largest sellers and manufacturers of auto parts] : Analytical research. *Delovoy profil*. 2021. January 26. URL: <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/rynok-avtozapchastei-v-rossii-analiz-struktury-i-klyuchevykh-pokazateley-otrasli/> (accessed 04.05.2024). (In Russian).
4. Kudryashov B.A., Samokhvalova Zh.P., Morozov A.S. (2022) Trends in the market for automotive spare parts and components. In: *Sovremennye informatsionnye tekhnologii v obrazovanii, nauke i promyshlennosti* [Modern information technologies in education, science and industry] : XXIII International Conference, Moscow, November 10–11, 2022. Moscow : Ekon-Inform Publ. Pp. 67–71. (In Russian).