

MODERN ECONOMY SUCCESS

№2, 2024

Подписано к публикации: 08.02.2024

Главный редактор журнала:
доктор экономических наук,
доцент, член-корреспондент
РАН

**Колесников
Андрей Викторович**

«Modern Economy Success»
включен в перечень ВАК с
12.02.2019г., РИНЦ (Elibrary.ru)
и в Международную базу дан-
ных Agris.



eLIBRARY.RU

Регистрационный номер СМИ:
Эл № ФС77-74462 от 30 ноября
2018г. Федеральной службой по
надзору в сфере связи, информаци-
онных технологий и массовых
коммуникаций
(Роскомнадзор)
ISSN 2500-3747 (online)
E-mail: info@mes-journal.ru
Сайт:
<http://mes-journal.ru>

Редакционная коллегия по основным направлениям работы журнала:

Агабекян Раиса Леоновна (РФ, г. Краснодар) – доктор экономических наук, профессор
Ашмаров Игорь Анатольевич (РФ, г. Воронеж) – кандидат экономических наук, доцент
Верезубова Татьяна Анатольевна (Республика Беларусь, г. Минск) – доктор экономических наук, профессор
Внуковский Николай Иванович (РФ, г. Екатеринбург) – доктор экономических наук, профессор
Воронин Евгений Алексеевич (РФ, г. Москва) – доктор технических наук, профессор
Ефименко Антонина Григорьевна (Республика Беларусь, г. Могилев) – доктор экономических наук, профессор
Жуков Николай Иванович (РФ, г. Москва) – доктор экономических наук
Кулаговская Татьяна Анатольевна (РФ, г. Ставрополь) – доктор экономических наук, доцент
Липина Светлана Артуровна (РФ, г. Москва) – доктор экономических наук, доцент
Маковская Наталья Владимировна (Республика Беларусь, г. Минск) – доктор экономических наук, профессор
Мандрица Игорь Владимирович (РФ, г. Ставрополь) – доктор экономических наук, доцент
Медведева Людмила Николаевна (РФ, г. Волгоград) – доктор экономических наук, доцент
Путятина Людмила Михайловна (РФ, г. Москва) – доктор экономических наук, профессор
Семкин Александр Григорьевич (РФ, г. Москва) – доктор экономических наук
Скитер Наталья Николаевна (РФ, г. Волгоград) – доктор экономических наук, доцент
Старикова Мария Сергеевна (РФ, г. Белгород) – доктор экономических наук, доцент
Третьякова Лариса Александровна (РФ, г. Белгород) – доктор экономических наук, доцент
Хашир Бэлла Олеговна (РФ, г. Москва) – доктор экономических наук, профессор
Шаталов Максим Александрович (РФ, г. Воронеж) – кандидат экономических наук, доцент
Шелег Николай Сидорович (Республика Беларусь, г. Минск) – доктор экономических наук, профессор
Шелковников Сергей Александрович (РФ, г. Новосибирск) – доктор экономических наук, профессор

Международный консультативный совет:

Анан М.Т. (Сирия, г. Алеппо) – профессор
Гварамя Нази Георгиевна (Грузия, г. Тбилиси) – доктор экономических наук, профессор
Димитров Любомир Ванков (Болгария, г. София) – профессор
Живигере Марга Иогановна (Латвия, г. Вентспилс) – доктор экономических наук, профессор
Зайнутдинов Шавкат Нуритдинович (Узбекистан, г. Ташкент) – доктор экономических наук, профессор
Ильнар Турхан Эге (Турция, г. Мерсин) – PhD, доцент
Исаджанов Абдували Абдурахимович (Узбекистан, г. Ташкент) – доктор экономических наук, профессор
Карачевская Елена Владимировна (Беларусь, г. Горки) – кандидат экономических наук
Ласло Васа (Венгрия, г. Будапешт) – PhD, профессор
Мохаммед Реза Аль Норузи (Иран, г. Тегеран) – PhD, доцент
Самедова Эльнара Робертровна (Азербайджан, г. Баку) – доктор философии по экономике, доцент
Сейдл Эндру (США, Колорадо) – Ph.D., профессор
Селлери Стефано (Италия, Парма) – Ph.D., профессор
Симанавичене Жанета (Литва, г. Вильнюс) – доктор экономических наук, профессор

Научно-исследовательский журнал «Modern Economy Success»

<http://mes-journal.ru>

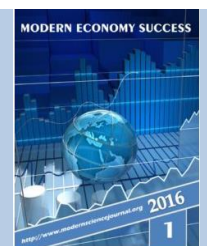
2024, № 2 / 2024, Iss. 2 <https://mes-journal.ru/archives/category/publications>

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности: 5.2.1. Экономическая теория (экономические науки)

УДК 338.012

DOI: 10.58224/2500-3747-2024-2-72-77



¹ *Караханов Э.Х.,
Институт права и национальной безопасности,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы*

Сравнительный анализ факторов экономической безопасности в автомобильной отрасли

Аннотация: на сегодняшний день, автомобильная отрасль является одной из основных отраслей мировой экономики. Автомобильное производство и продажи автомобилей оказывают значительное влияние на мировую торговлю, занятость, национальные бюджеты и жизненный уровень населения. Анализ факторов экономической безопасности в автомобильной отрасли является важной задачей для понимания и улучшения состояния данного сектора. Экономическая безопасность в автомобильной отрасли означает стабильность и устойчивость её функционирования. Исследование факторов экономической безопасности в автомобильной отрасли является актуальным и полезным, поскольку предоставляет необходимую информацию и инструменты для принятия обоснованных решений и управления рисками в этой отрасли. Цель исследования – определить потенциальные угрозы и возможности для экономической стабильности и роста в этой отрасли. В статье рассматривается специфика экономической безопасности в сфере производства и реализации автомобилей в мире и отдельно в Российской Федерации. Приведены факторы риска и возможностей для отдельных стран, показатели которых определяют их как лидеров или переживающих элементы стагнации в автомобильной сфере. Раскрываются специфические особенности влияния экономических ограничений в отношении отдельного государства при принятии этим государством мер по оптимизации внутреннего рынка производства и реализации автомобилей. Приведен сравнительный анализ объемов продаж между РФ и лидирующими по данному показателю странами мира. В заключении отмечено, что экономические ограничения не всегда выступают отрицательным катализатором экономической безопасности для государства, что наглядно показано на примере автомобильной отрасли РФ.

Ключевые слова: экономическая безопасность, автомобильная отрасль, объем продаж, стагнация, национальная экономика, экономические ограничения

Для цитирования: Караханов Э.Х. Сравнительный анализ факторов экономической безопасности в автомобильной отрасли // Modern Economy Success. 2024. № 2. С. 72 – 77. DOI: 10.58224/2500-3747-2024-2-72-77

Поступила в редакцию: 15 октября 2023 г.; Одобрена после рецензирования: 14 декабря 2023 г.; Принята к публикации: 8 февраля 2024 г.

¹ *Karakhanov E.Kh.,
Institut of Law and National Security,
Russian Academy of National Economy and Public Administration*

Comparative analysis of economic security factors in the automotive industry

Abstract: today, the automotive industry is one of the main sectors of the world economy. Automotive production and sales have a significant impact on world trade, employment, national budgets and living standards. Analyzing economic security factors in the automotive industry is an important task for understanding and improving the state of this sector. Economic security in the automotive industry means stability and sustainability of its functioning. The study of economic safety factors in the automotive industry is relevant and useful because it provides the necessary information and tools for making informed decisions and managing risks in this industry. The purpose of the study is to identify potential threats and opportunities for economic stability and growth in this industry.

The article examines the specifics of economic security in the production and sale of cars in the world and separately in the Russian Federation. Risk and opportunity factors for individual countries are presented, the indicators of which define them as leaders or experiencing elements of stagnation in the automotive sector. The specific features of the influence of economic restrictions in relation to a particular state are revealed when this state takes measures to optimize the domestic market for the production and sale of cars. A comparative analysis of sales volumes between the Russian Federation and the leading countries in the world in terms of this indicator is provided. In conclusion, it is noted that economic restrictions do not always act as a negative catalyst for economic security for the state, which is clearly shown in the example of the automotive industry of the Russian Federation.

Keywords: economic security, automotive industry, sales volume, stagnation, national economy, economic constraints

For citation: Karakhanov E.Kh. Comparative analysis of economic security factors in the automotive industry. Modern Economy Success. 2024. 2. P. 72 – 77. DOI: 10.58224/2500-3747-2024-2-72-77

The article was submitted: October 15, 2023; Approved after reviewing: December 14, 2023; Accepted for publication: February 8, 2024.

Экономическая ситуация в автомобильной отрасли по всему миру выступает заметным барометром по текущей ситуации многих других сопутствующих отраслей, функционирование которых обеспечивает соответствующее развитие автомобильного рынка. Переломным периодом для автомобильного рынка в мире стал 2022 год, так как образовалась очевидность значительной зависимости автомобильной отрасли от промышленности и экономических механизмов.

Одним из первых факторов спада на автомобильном рынке в 2022 году выступило существенное сокращение объема продаж единиц транспортных средств каждым крупным производителем, если рассматривать в качестве производителя страну-изготовителя. К примеру, показатели по объему продаж автомобилей в 2022 году оказались на 1,5 % ниже идентичных показателей 2021 года, почти на 11 % ниже показателей 2019 года и почти на 16 % ниже мировых показателей 2017 года. При этом следует отметить, что в 2017 году был зафиксирован мировой рекорд продаж автомобилей во всем мире, что относилось к национальной экономике к таким экономикам, которые обладают ресурсами устойчивости в аспекте экономической безопасности [9].

Причинами существенного увеличения объемов продаж в 2017 году в основном стали расширенные программы автомобильного и потребительского кредитования, которые превратили покупку автомобиля для среднестатистического потребителя в стандартную возможность, к которой ранее относились такие товары, как одежда и крупная бытовая техника. Показатели существенного снижения объемов продаж автомобилей во всем мире в 2022 году, а именно почти на треть, указывают на стагнацию автомобильного рынка в результате существенного сокращения объемов производства на нефтяном рынке [2, с. 82].

Вторым фактором, повлиявшим на заметное снижение продаж транспортных средств, выступают разнообразные экономические ограничения между государствами. В частности, Российская Федерация (РФ) является не единственным государством, в отношении которого были предприняты экономические ограничения в сфере добычи сырья, промышленности и товарооборота. Однако именно в отношении РФ, как в свое время отметила Государственная Дума РФ (ГД РФ), приходится рекордное количество экономических ограничений внешнего порядка [3, с. 2376].

Данная ситуация указывает на переход стадии риска на стадию выраженных вызовов не только в отношении экономической безопасности для автомобильного рынка РФ, но также для идентичных отраслей в других странах мира, особенно относящимися к экономически развитым государствам. Несмотря на то, что в 2022 году объем продаж российских автомобилей на мировом рынке снизился вдвое, автомобильный рынок сумел своевременно адаптироваться под текущую ситуацию неблагоприятного характера и посредством государственного участия реформировать подходы к развитию профильных предприятий. Таким образом, предпринятые меры позволили национализировать автомобильные заводы иностранных производителей на территории РФ в промышленные предприятия, выпускающие транспортные средства российских марок [10].

В экономическом аспекте такие автомобильные заводы уже в 2023 году стали существенно исправлять положение в отрасли за счет увеличения единиц выпускаемой продукции. Если в 2022 году РФ выпускала 32,5 тыс. автомобилей, то в 2023 году данный показатель увеличился до 52 тыс. единиц выпускаемой продукции. Российский рынок адаптировался во многом за счет того, что государство в целях экономической безопасности

инвестировало в создание промышленных кластеров, функционирование национализированных заводов, а также удержало в целом политику ценообразования на топливном внутреннем рынке [7, с. 73].

Корректные подходы со стороны государства в итоге обеспечили не только существенными факторами для экономической безопасности национальной экономики, но также позволило восстановить и возродить российский автомобильный рынок, на что указывают наглядные экономические показатели по объемам продаж автомобилей российских марок, особенно на внутреннем рынке в 2023 году. В частности, такие автомобильная марка как LADA пользуется большим спросом у россиян и ее автомобили стали востребованными потребителями на 80 % больше, чем в 2022 году. Автомобили марки ГАЗ стали котироваться на автомобильном рынке на треть активнее, чем за идентичный период в 2022 году. Таким образом, экономические ограничения в отношении РФ, направленные на снижение экономической безопасности со стороны европейских стран, способствовали трансформации приоритетов российских производителей, а также матрицировали иной облик российского автомобильного рынка [6, с. 695].

Стабилизация экономических отношений со странами Азии для РФ оказалось дополнительным фактором экономической безопасности, который позволил уравновесить достижения по объемам продаж не только российских автомобилей на внутреннем рынке РФ, но также, в частности, китайской продукции. Стоит отметить, что Китай, как и Индия от экономических ограничений в отношении РФ сумели извлечь собственные выгоды, что неизбежно отразилось на укреплении экономической безопасности данных государств. К примеру, объем продаж на внутреннем рынке РФ китайских автомобилей марки HAVAL еще в 2022 году был увеличен на 216 % по сравнению с аналогичными показателями за предшествующий год.

Стоит также отметить, что Китай как одна из стран, выбравших сбалансированную внешнеэкономическую политику, стал не только лидером в сфере продаж автомобилей, но также наравне с другими азиатскими странами занимает до сих пор лидирующие позиции, как в отношении закупки сырья российского нефтяного сектора, так и в отношении производства стратегически важных для автомобилестроения компонентов. Под стратегически важными компонентами подразумеваются полупроводники, производство которых превращает государство в сторону, принимающую решения во внешнем экономическом пространстве [5, с. 86].

В настоящее время без полупроводников не обходится ни одно промышленное предприятие в сфере автомобилестроения, в том числе РФ. В действительности крупные производители полупроводников базируются преимущественно в странах Азии, особенно в Китае, на Тайване, в Индии и в Японии. Для экономической безопасности государств подобное лидирующее положение в сфере полупроводников выступает чрезвычайно благоприятным фактором, так как полупроводники необходимы не только в автомобилестроении, но также в сфере производства микросхем для компьютерной техники [4, с. 584].

Объем продаж в автомобильном секторе в европейских странах, США и Канаде в 2022 году в совокупности снизился на 13 %. По оценкам различных исследователей автомобильного рынка, деструктивная для экономической безопасности стран ситуация в сфере продаж во многом сопряжена не прогнозируемыми обстоятельствами развития местных экономик из-за чрезвычайно высокого показателя экономических ограничений одних государств по отношению к другим. Другой причиной неблагоприятного экономического развития автомобильной отрасли в обозначенных сегментах выступают существовавшие до ограничений проблемы в местных национальных экономиках.

В действительности непростые времена переживают автомобильные отрасли Турции, Франции, США, Германии, Великобритании, Саудовской Аравии др. Однако не следует подвергать универсальной оценке возникшие вызовы для экономической безопасности отраслей указанных государств. Все обозначенные страны имеют различную степень стагнации автомобильной отрасли [1].

В тоже время каждое из государств имеет собственные ресурсы для пересмотра приоритетов при удержании экономических показателей участников автомобильного рынка. К примеру, для Саудовской Аравии стагнация на автомобильном рынке в действительности не является определяющим фактором, влияющим на национальную экономику. Основным ресурс Саудовской Аравии исторически базируется в сфере нефтяной отрасли. Однако для Великобритании и Франции стагнация автомобильного рынка существенна. В особенности для производителей французских автомобилей, торговые марки которых исторически носят нарицательный характер.

По сравнению с автомобилестроением в РФ, французская промышленность вынуждена учитывать не только последствия экономических ограничений в сфере товарооборота, но также специ-

фику изменившегося мирового и сырьевого сектора и особенности приоритетов французского руководства в отношении государств, исторически являющихся для французского производителя крупным стратегическим рынком сбыта.

Аналогичная ситуация прослеживается в отношении автомобильной промышленности Германии, объем продаж которых также указывает на стагнацию автомобильной отрасли. Существовавшие ранее проблемы экономического порядка для немецких производителей в целом и экономические ограничения при осуществлении сбытовой политики привели к тому, что в Германии в период с 2019 по 2022 годы автомобильный рынок снизил свои позиции почти на 27 %. В целях наглядности драматичности ситуации следует отметить, что ежегодно количество выпускаемых автомобилей в среднем снижалось на 500 тыс. единиц. Подобной ситуации не прослеживается на

рынке российских автомобилей [9].

Целесообразно отметить, что положительная динамика автомобильного рынка, несмотря на незначительные показатели в целом, все же наблюдается в таких странах как Эквадор, Перу, Пуэрто-Рико, Индия, Израиль. Рекордные показатели по объемам продаж за 2022 год показали такие страны как Новая Зеландия, Пакистан, Индия и Казахстан. С одной стороны, указанные государства находятся в состоянии стабильных экономических отношений, кроме Новой Зеландии. Однако, с другой стороны, специфика стран с выраженной положительной динамикой может указывать на логистическую цепочку. К примеру, между Индией и Казахстаном или между Индией и Пакистаном.

В приведенной табл. 1 показана динамика объемов продаж в отношении рассматриваемых стран в автомобильной сфере.

Таблица 1

Динамика объемов продаж стран в автомобильной сфере 2020-2022 гг. (%).

Table 1

Dynamics of sales volumes of countries in the automotive sector in 2020-2022. (%).

| № | Государство | Годы | | | Отклонение (+\ -) |
|---|----------------|------|------|------|-------------------|
| | | 2020 | 2021 | 2022 | |
| 1 | Эквадор | 2,1 | 3,1 | 5,7 | +2,6 |
| 2 | Перу | 3,6 | 3,9 | 4,2 | +0,3 |
| 3 | Пуэрто-Рико | 3,1 | 3,5 | 7,0 | +3,5 |
| 4 | Индия | 17,1 | 19,8 | 23,8 | +4,0 |
| 5 | Израиль | 3,3 | 5,3 | 7,4 | +2,1 |
| 6 | Казахстан | 20,7 | 34,6 | 41,4 | +6,8 |
| 7 | Пакистан | 12,0 | 18,2 | 21,1 | +2,7 |
| 8 | Новая Зеландия | 6,9 | 7,3 | 10,4 | +3,1 |

Данные табл. 1 демонстрируют положительную динамику в сфере реализации автомобильной продукции на внутреннем рынке стран. В наибольшей степени по объемам продаж со значительным отрывом лидирует Казахстан с высокой вероятностью по причине удачной геолокации между РФ и странами Азии. На втором месте по рассматриваемому показателю находится Индия, которая за счет существенных объемов покупки нефти и нефтепродуктов, а также возможности производства полупроводников на своей территории, перешла к стадии обеспечения внутреннего рынка необходимым количеством единиц автомобилей. Отдельной оценки экономических показателей

требует автомобильный рынок Пакистана, который частично можно рассматривать в контексте соседства с Индией и стабильных отношений с РФ. С точки зрения экономической безопасности можно обозначить, что в настоящее время с выраженными рисками для отрасли справляются Пуэрто-Рико, Перу и Эквадор, хотя для этих стран ранее в истории активное экономическое развитие на данном рынке не было характерно.

Представляется целесообразным проследить объем продаж автомобилей на российском внутреннем рынке посредством динамики показателей, приведенных в табл. 2, в период с 2020 по 2022 гг.

Таблица 2

Объем продаж автомобилей на внутреннем российском рынке 2020-2022 гг.

Table 2

Car sales volume in the domestic Russian market 2020-2022.

| Прирост по годам, % | | |
|---------------------|-------|--------|
| 2020 | 2021 | 2022 |
| +67 | +33,9 | +115,8 |

Динамика продаж на российском автомобильном рынке в табл. 2 показывает стабильный рост объемов продаж на внутреннем рынке. С точки зрения экономической безопасности, российский автомобильный рынок в целом обеспечен собственными производительными ресурсами и сырьевыми компонентами, которые производятся в странах, поддерживающими с РФ стабильные экономические отношения вне зависимости от огра-

ничений экономического характера в отношении РФ. К таким стабилизирующим факторам относятся полупроводники, производство которых преимущественно расположено в странах, которые нацелены на обеспечение внутреннего российского рынка как стратегически важного [8, с. 112].

Сравнительный анализ показателей по объемам продаж между РФ и лидирующими странами в автомобильной сфере представлен на рис. 1.

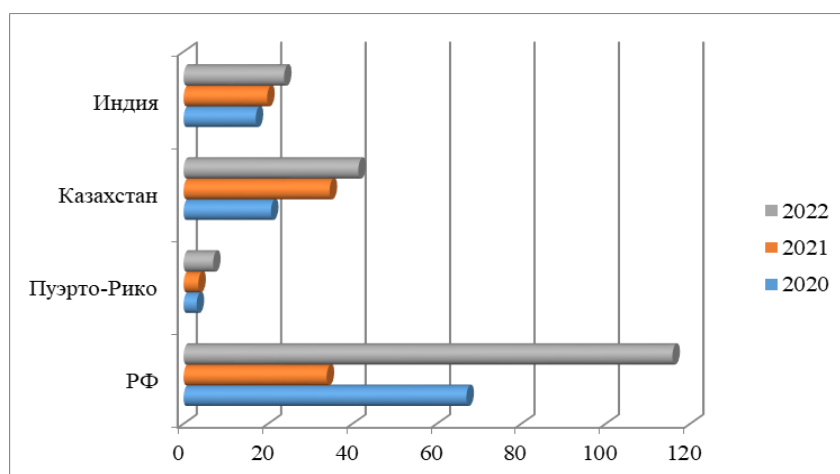


Рис. 1. Сравнительный анализ показателей по объемам продаж РФ и лидирующими странами в автомобильной сфере за 2020-2022 гг.

Fig. 1. Comparative analysis of sales volume indicators in the Russian Federation and leading countries in the automotive sector for 2020-2022.

Экономические ограничения выступают определяющим фактором при наращивании объемов продаж в автомобильной сфере, что наглядно показано на Рис.1. Для Казахстана, Пуэрто-Рико и Индии политика в аспекте применения ограничительный мер не выступает препятствующим обстоятельством, поэтому данные страны имеют возможность постепенно наращивания объемов продаж. В отношении РФ экономические ограничения выступили наглядной предпосылкой для рекордного наращивания объемов продаж. При этом стоит отметить, что экономические ограничения в отношении РФ вводились не только с 2022 года, но также как минимум за десять лет до обозначенного периода. С точки зрения экономической безопасности, РФ обладает уникальным составом инструментов для преодоления рисков в национальной экономике. Одним из преимуще-

ственных ресурсов при снижении рисков экономического характера для РФ выступают результативные управленческие решения, как со стороны профильных ведомств, так и со стороны промышленных и иных предприятий автомобильной отрасли.

В заключение следует отметить, что экономические ограничения не всегда выступают отрицательным катализатором для экономической безопасности для государства, что наглядно показано на примере автомобильной отрасли РФ. В тоже время переориентация рынков сбыта и государственной политики в сторону производства компонентов для автомобилей на своей территории относится к наиболее оптимальным инструментам преодоления рисков и вызовов для национальной экономики соответствующего государства.

Список источников

1. Автомобильный рынок России в 2023 г. – стагнация или адаптация? // Национальное рейтинговое агентство. URL: https://www.ra-national.ru/wp-content/uploads/2023/07/gynok_avto_2023.pdf?ysclid=lp1944owbq605495450 (дата обращения: 16.09.2023)

2. Горенская Е.В. К вопросу обеспечения органами внутренних дел экономической безопасности в сфере оборота нефти и нефтепродуктов // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. 2022. № 2. С. 79 – 88.

3. Лещенко Ю.Г. Национальные интересы в контексте обеспечения экономической безопасности государства в условиях глобальной интеграции: эволюционно-теоретический аспект // Вопросы инновационной экономики. 2020. Т. 10. № 4. С. 2375 – 2390.
4. Кабанов С.С. Проблема повышения конкурентоспособности и ее место в обеспечении экономической безопасности предприятия // Экономическая безопасность. 2022. Т. 5. №. 2. С. 583 – 600.
5. Карпунина Е.К., Галиева Г.Ф., Федотова Е.В. Что день грядущий нам готовит: о новых вызовах экономической безопасности в эпоху нестабильности // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2022. № 1. С. 86 – 103.
6. Короева З.А., Хачатурова Э.Э. Проблема экономической безопасности в реальном секторе экономики // Общество, образование, наука: современные тренды. 2022. С. 694 – 698.
7. Курочкина А.А., Семенова Ю.Е., Бикезина Т.В. Параллельный импорт как условие обеспечения экономической безопасности России // Наука и бизнес: пути развития. 2022. № 11 (137). С. 69 – 74.
8. Маргачева Е.А. Оценка рисков и угроз экономической безопасности предприятий российского автобизнеса // Студенческий научный форум 2023. 2023. С. 111 – 114.
9. Мировой автопром 2022: итоги и тенденции // Портал "Коммерческий транспорт и технологии". URL: <https://ktt-magazine.ru/oica202220230414?ysclid=lp193k8pbo566618084> (дата обращения: 16.09.2023)
10. Об итогах работы автомобильной промышленности России в 2022 году и прогнозе на 2023 год // Ассоциация «Объединение автопроизводителей России». URL: <https://oar-info.ru/news/tpost/xf699pp691-ob-itogah-raboti-avtomobilnoi-promishlen?ysclid=lp193fs7dn721345288> (дата обращения: 16.09.2023)

References

1. Russian automobile market in 2023 – stagnation or adaptation? National rating agency. URL: https://www.ranational.ru/wp-content/uploads/2023/07/rynok_avto_2023.pdf?ysclid=lp1944owbq605495450 (access date: 09/16/2023)
2. Gorenskaya E.V. On the issue of ensuring economic security by internal affairs bodies in the sphere of oil and petroleum products turnover. Bulletin of the Moscow State Regional University. Series: Jurisprudence. 2022. No. 2. P. 79 – 88.
3. Leshchenko Yu.G. National interests in the context of ensuring the economic security of the state in the context of global integration: an evolutionary-theoretical aspect. Issues of innovative economics. 2020. T. 10. No. 4. P. 2375 – 2390.
4. Kabanov S.S. The problem of increasing competitiveness and its place in ensuring the economic security of an enterprise. Economic security. 2022. Vol. 5. No. 2. P. 583 – 600.
5. Karpunina E.K., Galieva G.F., Fedotova E.V. What the coming day has in store for us: about new challenges to economic security in an era of instability. Bulletin of Tver State University. Series: Economics and management. 2022. No. 1. P. 86 – 103.
6. Koroeva Z.A., Khachaturova E.E. The problem of economic security in the real sector of the economy. Society, education, science: modern trends. 2022. P. 694 – 698.
7. Kurochkina A.A., Semenova Yu.E., Bikezina T.V. Parallel imports as a condition for ensuring economic security of Russia. Science and business: ways of development. 2022. No. 11 (137). P. 69 – 74.
8. Margacheva E.A. Assessment of risks and threats to the economic security of enterprises in the Russian auto business. Student Scientific Forum 2023. 2023. P. 111 – 114.
9. Global auto industry 2022: results and trends. Portal "Commercial Transport and Technologies". URL: <https://ktt-magazine.ru/oica202220230414?ysclid=lp193k8pbo566618084> (access date: 09/16/2023)
10. On the results of the Russian automotive industry in 2022 and the forecast for 2023. Association of Russian Automobile Manufacturers. URL: <https://oar-info.ru/news/tpost/xf699pp691-ob-itogah-raboti-avtomobilnoi-promishlen?ysclid=lp193fs7dn721345288> (date of access: 09/16/2023)

Информация об авторе

Караханов Э.Х., Институт права и национальной безопасности, Российская академия народного хозяйства и государственной службы, karahanov@kgt.com.ru,