

Анализ стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года и инструменты государственного регулирования российского автопрома с учетом опыта зарубежных стран

Камбердиев Богдан Александрович,
Российский университет дружбы народов (РУДН)
117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д.6

В статье анализируются основные проблемы в развитии современной автомобильной промышленности. Особое внимание уделяется новым вызовам для отечественного автопрома, связанным с реакцией недружественных стран на СВО. В исследовании представлены направления государственного управления экономикой, раскрываются основные составляющие Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г. Цель работы состоит в определении оптимального набора инструментов государственного регулирования российского автопрома. Для реализации цели исследования были поставлены следующие задачи: проанализировать текущую ситуацию в российской автомобильной промышленности, выявить основные противоречия ее развития, рассмотреть возможные тактики экономической политики государства по преодолению кризиса. Среди приоритетных названы меры по льготному налогообложению автопрома, непосредственная финансовая поддержка со стороны государства, национализация мощностей предприятий западных производителей, покинувших нашу страну. Обращается внимание на то, что мероприятия государства по поддержке ряда отраслей хозяйства являются вынужденной мерой.

Ключевые слова: российская автомобильная промышленность, локальное производство, Стратегия развития, инструменты государственного регулирования, фискальная политика.

JEL коды: L16, L51, L62.

Analysis of the strategy for the development of the automotive industry of the Russian Federation for the period up to 2025 and instruments of state regulation of the Russian automotive industry, taking into account the experience of foreign countries

Kamberdiev Bogdan Aleksandrovich,
Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)
117198, Moscow, Miklukho-Maklaya str., 6

The article analyzes the main problems in the development of the modern automotive industry. Special attention is paid to new challenges for the domestic automotive industry associated with the reaction of unfriendly countries to their own. The study presents the directions of state management of the economy, reveals the main directions of the Strategy for the development of the automotive industry of the Russian Federation for the period up to 2025. The purpose of the work is to determine the optimal set of tools for state regulation of the Russian automotive industry. To realize the purpose

of the study, the following tasks were set: to analyze the current situation in the Russian automotive industry, to identify the main contradictions of its development, to consider possible tactics of the state's economic policy to overcome the crisis. Among the priorities are measures for preferential taxation of the automotive industry, direct financial support from the state, nationalization of the capacities of Western manufacturers who have left our country. Attention is drawn to the fact that state measures to support a number of sectors of the economy are a forced measure.

Keywords: *Russian automotive industry, local production, Development strategy, instruments of state regulation, fiscal policy.*

Введение и цель

В настоящее время практически все реально существующие экономические системы предполагают вмешательство государства в экономику в той или иной степени. Масштабы, формы и методы государственного регулирования в разных странах существенно различаются. Это объясняется историей, традициями, площадью территории страны.

Одним из флагманов экономики сегодня является автомобильная промышленность.

С началом глобализации в экономике нашей страны наблюдается увеличение доли иностранного капитала, в том числе и в автопроизводстве. Современная политическая ситуация (реакция недружественных стран на Специальную военную операцию по защите Луганской и Донецкой Республик) обернулась новыми вызовами для отечественной автомобильной промышленности. Бывшие партнеры приостановили свою деятельность на территории РФ, было нарушено множество логистических цепочек. В данной ситуации государство проводит меры по поддержке российской экономики.

Цель статьи – выявление оптимального набора инструментов государственного регулирования российского автопрома. Задачи: проанализировать текущую ситуацию в российской автомобильной промышленности, определить основные противоречия ее развития, рассмотреть возможные тактики экономической политики государства по преодолению кризиса.

Актуальность темы исследования обусловлена важностью для российской автомобильной промышленности поиска инструментов выхода из сложившегося кризиса.

В исследовании представлены направления государственного управления экономикой, раскрываются основные составляющие Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г.

Материалы и методы

Пути решения рассматриваемых проблем представлены в достаточно широком пласте исследовательской литературы.

Так, Маневич В.Е. [9], исследуя зависимость экономического роста от внешних факторов в реалиях российской экономики, обосновывает необходимость адаптации традиционных методов экономической политики к современным российским условиям. Оценивая кредитно-денежную политику, Маневич В.Е. полагает, что она должна играть роль дополнительного инструмента по отношению к фискальной политике. На начало XXI в. российская экономика уже была интегрирована в мировое хозяйство. Именно поэтому, по мнению Маневича В.Е., «... в 2000-х гг. зависимость денежного предложения в России от поступления иностранной валюты и профицит бюджета привели к тому, что обычные рычаги кредитно-денежной политики оказались малоэффективными» [9, с.161].

Тупчиенко В.А. [17] рассматривает международные аспекты антимонопольной политики на российском рынке, констатируя значительный объем государственного регулирования в российской экономической системе. Автор доказывает, что снижение цен на энергоносители, запрет на импорт продукции из стран западной Европы и США, применивших к России санкции, снижение покупательной способности рубля, не лучшим образом влияет на укрепление экономики России, но в то же время данные обстоятельства являются хорошим стимулом для развития отечественной промышленности на другой основе с применением соответствующих мер по стимулированию

экономического роста в условиях санкций. Раскрывая проблемы формирования конкурентной сферы в российской экономике, Тупчиенко В.А. [18] настаивает на том, что именно конкурентная среда в условиях экономической нестабильности является активным мотиватором в использовании новых управленческих решений.

Оксютик Г.П. [11] доказывает, что иностранные инвестиции, с одной стороны, способствуют экономическому росту в нашей стране. С другой, – приводят к зависимости от мировых автопроизводителей, полному отсутствию технологического суверенитета.

Проводя анализ Стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2025 г., Калмыков Н.Н., Исаев А.П., Елсуков М.Ю., Ходачек В.М., Фомин И.Ф. [8, с.515-530] доказывают, что автомобильная промышленность занимает в экономической системе России значительное место. При анализе тенденций развития отечественного автомобилестроения ученые акцентируют внимание на господдержке, как основном регуляторе в данной отрасли.

Большинство аналитиков, в том числе и Закревская А.А. [6, с.178-184], дают высокую оценку мероприятиям по государственной поддержке автопрома.

Практически нет исследований, предлагающих оптимальный набор инструментов государственного регулирования российского автопрома с учетом опыта зарубежных стран.

В процессе научного исследования использовались методы индукции, дедукции, анализа, синтеза, описания, методы экономико-статистического анализа. Для раскрытия влияния экономических санкций со стороны недружественных стран на отечественный автомобильный рынок использовались сравнительный, логистический, проблемный методы.

Результаты и обсуждение

Автомобильная промышленность – один из флагманов машиностроения. Это производство нередко называют «локомотивом» экономики. На автомобилестроение приходится большая доля капиталовложений.

С 2000-х гг., в рамках процесса глобализации, в экономике нашей страны наблюдается увеличение доли иностранного капитала, в том числе и в автопроизводстве. Поэтому мировой кризис 2008-2009 гг. сказался и на отечественном автопроме. Правительство РФ приняло единственно верное на тот момент решение – заинтересовать производителей мировых автомобильных брендов в локальных производствах в России через совместные предприятия. В связи с этим были приняты ряд ограничительных мер протекционистского характера: в РФ стали появляться заводы разной степени локализации по сборке иностранных автомобилей. По итогам 2020 г. лидером среди компаний-производителей в структуре внутреннего выпуска был ГК «АвтоВАЗ» (21,5%), на втором месте – ООО «Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус» (15,5%), а на третьем – ООО «Фольксваген Груп Рус» (12,9%) [3].

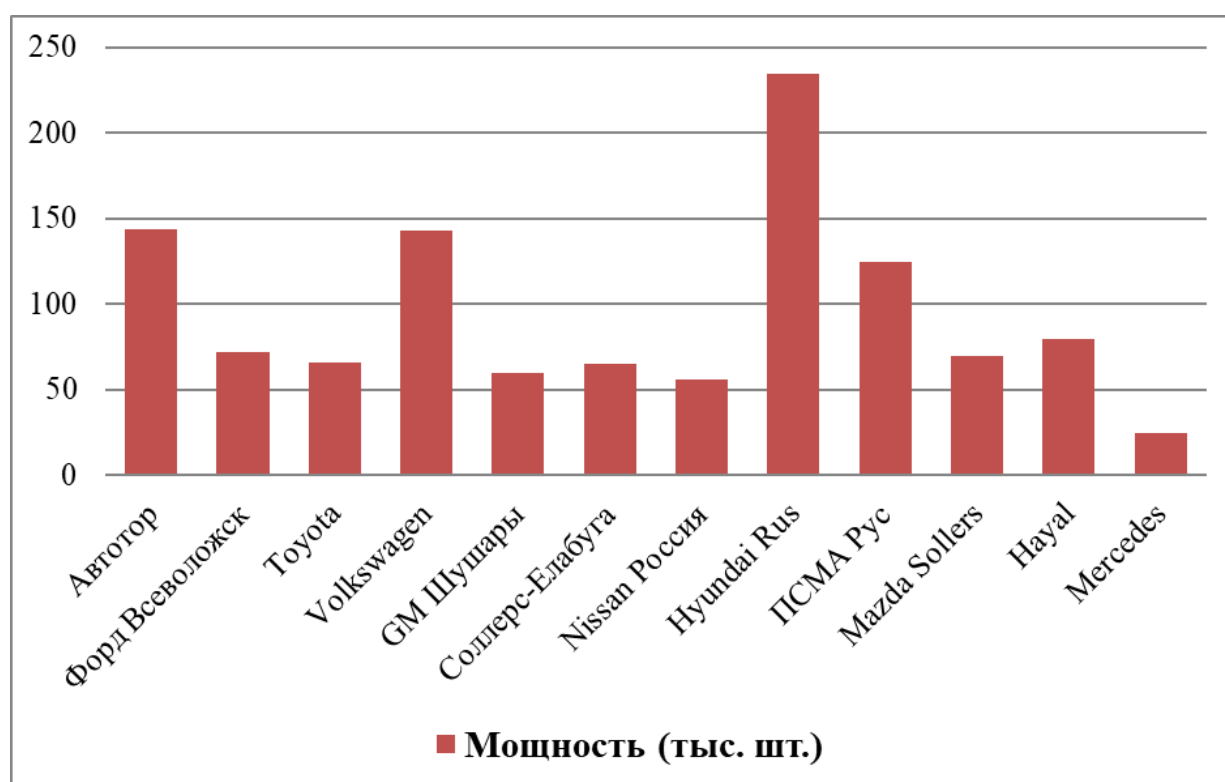


Рис. 1. Объем продукции предприятий российского автопрома в 2020 г.
Источник: составлено автором по данным [10].

Fig. 1. The volume of production of enterprises of the Russian automotive industry in 2020.

Source: compiled by the author according to [10].

Структурная политика государства направлена на обеспечение сбалансированного развития экономической системы. Помимо содействия конкуренции и ограничения монополии для ее реализации используется механизм производства общественных благ. Государство сегодня регулирует вопросы охраны окружающей среды, обеспечения национальной безопасности страны, разрабатывает стандарты, нормативы, осуществляет контроль за их соблюдением. Так, в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 609 (ред. от 30.07.2014 г.) «Об утверждении Технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ» [12] с 1 января 2016 г. был введен экологический класс Евро-5. С этого времени все автомобили, попадающие на территорию России, должны соответствовать данному экологическому стандарту. Это касается как транспортных средств, производимых на отечественных заводах, так и всего транспорта, ввозимого на территорию страны из-за границы: и нового, и подержанного; и для личных целей, и для коммерческого использования.

Также одним из основных направлений государственного управления экономикой является фискальная политика. Ее рычаги – налогообложение и государственные расходы. Государство, используя бюджет, может существенно влиять на экономику, стимулируя производство и социальные процессы. Бюджетно-налоговая политика обеспечивает стабильные темпы экономического роста, защищает интересы государства, общества в целом.

В кризисных ситуациях государство увеличивает расходы на поддержку важных для себя предприятий и отраслей хозяйства, расширяет государственную закупку товаров и услуг, стимулируя производителей к развитию производства и сокращая безработицу. Так, вступление России в ВТО в 2001 г. привело к снижению пошлин на импорт новых легковых автомобилей с 30 до 25%, так как правила входа России в ВТО были полностью противоположны условиям «промышленной сборки»: не позволялось оказание прямых преференций отдельным импортёрам или производителям. В 2019 г. ВТО принимает решение

о дальнейшем сокращении пошлин уже до 15%, что еще больше уменьшило привлекательность локализованной автосборки в России [4]. Выход был найден в следующем: государство ввело утилизационный сбор, т.е. производители и импортеры с продажи автомобиля отчисляли в бюджет компенсацию за его будущую утилизацию [19]. Государство, в свою очередь, предоставляло дотации на покупку новой машины российской сборки автовладельцу, утилизировавшему свой старый автомобиль. Эти мероприятия позволили заинтересовать и локализованных производителей.

Важное значение в государственном регулировании российским автопромом сегодня имеет «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации» [16], принятая Правительством России в 2018 г.

Анализ текущих фактических результатов реализации предыдущей «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г.» свидетельствовал о том, что потребности рынка были обеспечены за счет внутреннего производства автомобилей, был совершен переход от страны-импортера подержанной автомобильной техники к стране с развитым сборочным циклом. Неразрешенным оставался ряд системных проблем отрасли, в том числе низкая доля экспорта автомобильной продукции, слабая динамика развития производителей автокомпонентов и неготовность автопроизводителей к выводу на рынок новых продуктов, соответствующих современным глобальным технологическим трендам развития отрасли.

В Стратегии были определены приоритетные направления инновационного развития автомобилестроения в Российской Федерации:

- улучшение энергоэффективности и повышение экологических показателей транспортных средств, гармонизация требований технических регламентов, стандартов и правил с международной практикой;
- технологии электрификации транспортных средств (электромобили, гибриды);

- технологии автономизации и роботизации транспортных средств; интеллектуальные системы безопасности и управления;

- телематические транспортные системы;

- технологии информатизации и компьютеризации;

- автомобильная техника для Арктики и районов Крайнего Севера;

- технологии экологической (включая альтернативные виды топлива и оптимизация традиционных решений), пассивной, активной безопасности и обеспечения утилизации;

- новые технологии проектирования, моделирования, создания и производства транспортных средств;

- гибкие и адаптивные производственные технологии;

- расширение применения новых конструкционных и эксплуатационных материалов (снижение массы транспортных средств).

Пандемия COVID-19 внесла свои коррективы и в автомобильную отрасль. Помимо нарушения логистических цепочек, антиковидные меры привели к вынужденной приостановке производства в 2020 г. И в этом же году Банк России включает автомобильную сферу в список пострадавших от COVID-19 отраслей. Автопредприятиям были предоставлены льготные условия погашения кредитов. Также отраслям, попавшим в этот список, в первую очередь оказывалась финансовая поддержка со стороны государства. Все это позволило автомобильной отрасли достаточно быстро приспособиться к сложившимся условиям. Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России по итогам 2021 г. составили 1,67 млн автомобилей (рис. 2). Это на 4,3% больше, чем в 2020 г., хотя и на 5,1% меньше в сравнении с доковидным 2019 г. [10].

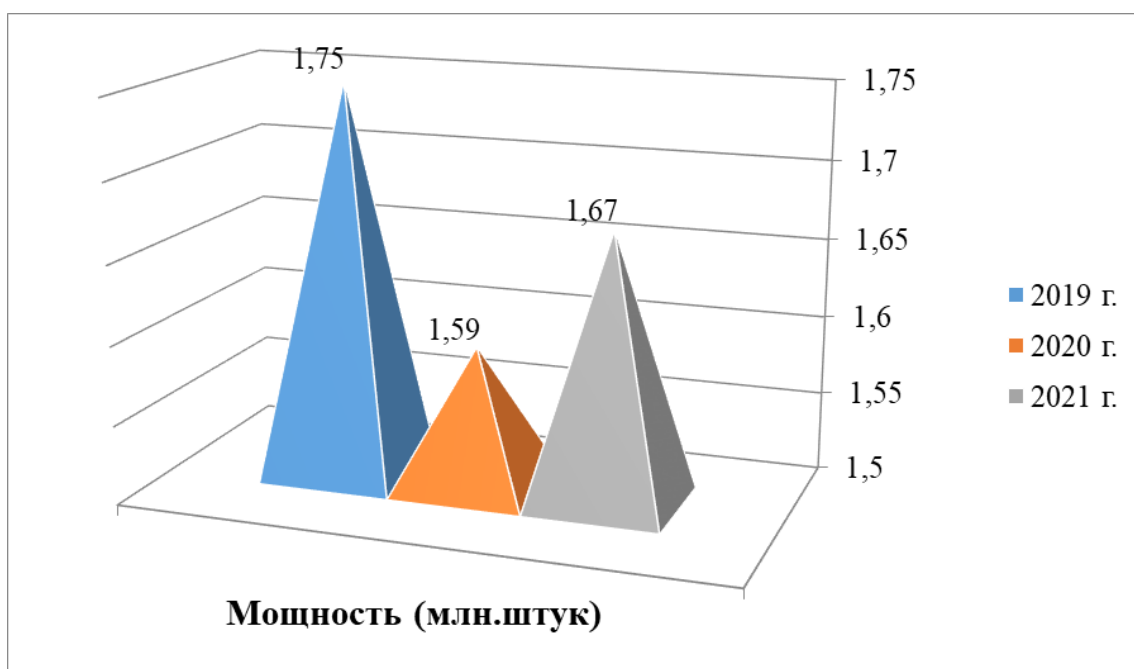


Рис. 2. Объем производства российского автопрома 2019-2021гг.

Источник: составлено автором по данным [10].

Fig. 2. The volume of production of the Russian automotive industry 2019-2021.

Source: compiled by the author according to [10].

Согласно «Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности России» (2020 г.) [15] страна к 2035 г. планировала почти в три раза нарастить производство легковых автомобилей – до рекордных 4,22 млн машин в год.

Но политические реалии помешали реализации Стратегии. Экономические санкции западных стран в ответ на Специальную военную операцию 2022 г. обернулись новыми вызовами для отечественной автомобильной промышленности. Бывшие партнеры приостановили свою деятельность на территории РФ, было нарушено множество логистических цепочек. По данным АВТОСТАТа [1], итоги продаж на авторынке РФ за первое полугодие 2022 г. выглядят следующим образом.

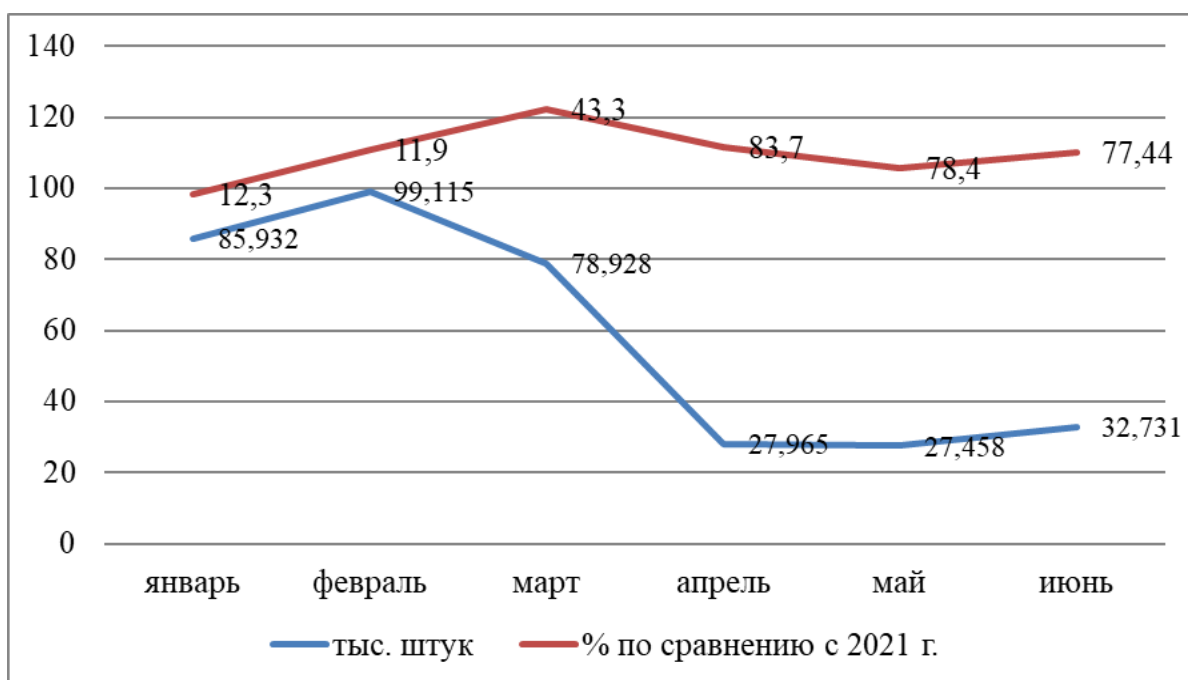


Рис. 3. Итоги продаж на авторынке РФ за первое полугодие 2022г.

Источник: составлено автором по данным [1].

Fig. 3. The results of sales in the car market of the Russian Federation for the first half of 2022.

Source: compiled by the author according to [1].

В связи с данной ситуацией государство стало более активно проводить меры, направленные на поддержку российской экономики, в том числе в области валютных операций [13; 20; 21], что помогает стабилизировать как отечественное автопроизводство, так и потребительский рынок [7].

Анализируя объемы продаж на российском авторынке за первое полугодие 2022 г., можно сделать вывод, что наряду со значительным падением производства после введения западных экономических санкций в феврале 2022 г. можно отметить и рост производства в июне 2022 г., после начала реализации мер господдержки отечественного автопрома.

По итогам 2022 г. помощь государства в импортозамещении составляла 206-240 млрд. руб. [2, с.16].

Несомненно инструментарий государственного регулирования российского автопрома сегодня создается с учетом опыта передовых зарубежных стран, столкнувшихся с решением аналогичных социально-экономических задач. Так, Китай в свое время начал автопроизводство с нуля, его технологии достаточно

локализованы. Экономическое сотрудничество России с этой страной имеет важное значение в том числе из-за стабильных политических отношений. Китайская автомобильная продукция сегодня активно заменяет автомобили даже премиального сегмента на российском авторынке. За последний год продажи китайских автомобилей возросли более чем в два раза [5, с.35].

Помимо сотрудничества с китайскими автопроизводителями, российский автопром активно использует мощности предприятий западных автомобильных брендов, покинувших нашу страну. Правительство приняло решение об их национализации. Так, на бывшем заводе «Renault Россия» в конце 2022 г. уже начали производить автомобили «Москвич». При этом российские автопредприятия ориентируются на отечественную специфику, так как копирование зарубежных моделей сегодня бесперспективно.

Таким образом, «используя рост доверия к отечественным товарам в нашей стране, государство помогает бизнесу запустить внутренний спрос. Отечественные товаропроизводители сегодня открывают для себя новые рынки, расширяют производство, и с этой точки зрения санкции даже играют на пользу российской экономике» [14, 32].

Вывод

Итак, российская автомобильная промышленность сегодня переживает не лучшие времена. При этом именно автопром часто называют локомотивом индустрии. Поэтому сегодня так важна помощь государства в преодолении автомобильной отрасли кризисных явлений. В свое время Правительством РФ были определены приоритетные направления инновационного развития автомобилестроения в Российской Федерации.

Одно из основных направлений государственного управления экономикой – фискальная политика. Льготное налогообложение предприятий автомобильной отрасли стимулирует производство и сокращает безработицу.

Следующим направлением является монетарная политика. В целях преодоления постковидных последствий Банк России включил автомобильную

сферу в список пострадавших отраслей. Автопредприятия получили льготные условия погашения кредитов. Мероприятия данного направления являются необходимыми и в современных условиях. Именно поэтому потребительский рынок сегодня получает льготные кредиты на покупку российских автомобилей прошлого года выпуска.

В кризисной ситуации государство увеличивает расходы на поддержку приоритетных для себя отраслей хозяйства. Важная роль в этом направлении отводится финансированию импортозамещения.

Инструментарий государственного регулирования российского автопрома сегодня создается с учетом опыта передовых зарубежных стран, столкнувшихся с решением аналогичных социально-экономических задач. Экономическое сотрудничество России с Китаем имеет важное значение в том числе из-за стабильных политических отношений с этой страной.

Правительством РФ было принято решение о национализации предприятий западных автомобильных брендов, покинувших нашу страну. Российский автопром сегодня активно использует эти мощности.

В целом, мероприятия государства по поддержке ряда отраслей хозяйства являются вынужденной мерой, и не всегда способствуют модернизации экономики. В случае проведения адекватных мер государственного регулирования экономики, а также в связи с высоким мультипликатором и акселератором отрасли, автопроизводство может стать фактором, который даст возможность стране сделать значительный качественный прорыв как в экономическом, так и в социальном развитии.

Сегодня в условиях последствий пандемии COVID-19 и экономических санкций недружественных государств целесообразность управления автопроизводством со стороны государства более чем обоснована, так как необходимо минимизировать все увеличивающиеся внешние риски, с одной стороны, и обеспечить устойчивое развитие отрасли и экономики страны в целом – с другой.

Список литературы

1. Аналитическое агентство АВТОСТАТ [Электронный ресурс]. URL: www.autostat.ru/news/52051/ (дата обращения: 15.12.2022)
2. Астапов А. Автопром доехал до пропасти // Эксперт. – 2022. – № 24. – С.13-17.
3. Auto.vercity [Электронный ресурс]. URL: <https://auto.vercity.ru> (дата обращения: 09.12.2022)
4. Ведомости [Электронный ресурс]. URL: www.vedomosti.ru/business/articles/2022/01/13/904661-rossiiskii-avtorinok-vezzhaet (дата обращения: 02.12.2022)
5. Грамматчиков А. Китайские авто: с претензией на премиальность // Эксперт. – 2022. – №45. – С.32-35.
6. Закревская Я. А. Автомобильная промышленность России на современном этапе // Образование и право. – 2020. – № 7. – С. 178-184.
7. Newsruss [Электронный ресурс]. URL: <http://newsruss.ru> (дата обращения: 30.12.2022)
8. Калмыков Н.Н., Исаев А.П., Елсуков М.Ю., Ходачек В.М., Фомин И.Ф. О стратегии развития автомобильной промышленности на период до 2025 г. // Вопросы инновационной экономики. – 2019. – №9. – С. 515-530.
9. Маневич В. Е. Кейнсианская теория и российская экономика. – М., 2008.
10. Минпромторг России [Электронный ресурс]. URL: <https://web.archive.org/web/20111018095309/http://www.minprom.gov.ru/activity/auto> (дата обращения: 19.12.2022)
11. Оксютик Г.П. Иностранные инвестиции в России. – Санкт -Петербург, 2014.
12. Постановление Правительства РФ № 609 (ред. от 30.07.2014 г.) «Об утверждении Технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ» [Электронный ресурс]. URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_56061/ (дата обращения: 12.12.2022)

13. Постановление Правительства РФ от 28.05.2022 № 977 «О мерах валютного контроля в условиях внешнего санкционного давления» [Электронный ресурс]. URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_418016/ (дата обращения: 01.12.2022)
14. Руденко Г. Российская экономика в условиях санкций: как это выглядит со стороны // Эффективное Антикризисное Управление. – 2016. – № 6. – С. 32-35.
15. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/EVXNIplqvhAfF2Ik5t6l6kWrEIH8fc9v.pdf> (дата обращения: 13.12.2022)
16. Сводная стратегия развития обрабатывающей промышленности Российской Федерации до 2024 года и на период до 2035 года [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-pravitelstva-rf-ot-06062020-n-1512-r/svodnaia-strategiia-razvitiia-obrabatyvaiushchei-promyshlennosti/> (дата обращения 05.01.2023)
17. Тупчиенко В. А. Государственная экономическая политика. – М., 2012.
18. Тупчиенко В. А. Актуальные проблемы социально-экономического развития России в условиях сохранения санкций. – М., 2017.
19. Федеральный закон от 24.06.1998 N 89-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «Об отходах производства и потребления» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) ст. 24.1. Утилизационный сбор [Электронный ресурс]. URL: <https://duma.consultant.ru/documents/1102960> (дата обращения: 12.12.2022)
20. Указ Президента РФ от 28.02.2022 № 79 (ред. от 09.06.2022, с изм. о 05.07.2022) «О применении специальных экономических мер в связи с недружественными действиями Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных организаций» [Электронный ресурс]. URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_410417/ (дата обращения: 01.12.2022)
21. Указ Президента РФ от 23.05.2022 № 303 «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 28 февраля 2022 г. № 79 «О применении

специальных экономических мер в связи с недружественными действиями Соединенных Штатов Америки и примкнувших к ним иностранных государств и международных организаций» [Электронный ресурс]. URL: www.consultant.ru/law/hotdocs/t3933/ (дата обращения: 01.12.2022)

References

1. Analiticheskoe agentstvo AVTOSTAT [Analytical Agency AUTOSTAT]. Available at: www.autostat.ru/news/52051/ (accessed: 15.12.2022)
2. Astapov A. Avtoprom doehal do propasti [The auto industry has reached the abyss]. Ekspert, 2022, no. 24, pp.13-17.
3. Auto.vercity. Available at: <https://auto.vercity.ru> (accessed: 09.12.2022)
4. Vedomosti newspaper. Available at: www.vedomosti.ru/business/articles/2022/01/13/904661-rossiiskii-avtorinok-vezzhaet. (accessed: 02.12.2022)
5. Grammatchikov A. Kitajskie avto: s pretenziej na premialnost [Chinese cars: with a claim to premium]. Ekspert, 2022, no. 45, pp.32-35
6. Zakrevskaia Ya.A. Avtomobilnaya promyshlennost Rossii na sovremennom etape [The automotive industry of Russia at the present stage]. Obrazovanie i pravo, 2020, no. 7, pp. 178-184.
7. Newsruss. Available at: <http://newsruss.ru> (accessed: 30.12.2022)
8. Kalmykov N. N., Isaev A. P., Elsukov M. Yu., Khodachek V. M., Fomin I. F. O strategii razvitiya avtomobilnoj promyshlennosti na period do 2025 g [On the strategy for the development of the automotive industry for the period up to 2025]. Voprosy innovatsionnoj ekonomiki, 2019, no. 9, pp. 515-530.
9. Manevich V. E. Kejnianskaya teoriya i rossijskaya ekonomika [Keynesian Theory and the Russian Economy]. Moscow, 2008.
10. Minpromtorg Rossii [Ministry of Industry and Trade of Russia]. Available at: <https://web.archive.org/web/20111018095309/http://www.minprom.gov.ru/activity/avto> (accessed: 19.12.2022)

11. Oksyutik G.P. Inostrannye investitsii v Rossii [Foreign investments in Russia]. – Saint Petersburg, 2014.
12. Postanovlenie Pravitelstva RF № 609 (red. ot 30.07.2014 g.) «Ob utverzhdenii Texnicheskogo reglamenta «O trebovaniyah k vybrosam avtomobilnoj tehnikoj, vypuskaemoj v obrashhenie na territorii Rossijskoj Federatsii, vrednyh (zagryaznyayushhih) veschestv» [Decree of the Government of the Russian Federation No. 609 (ed. dated 30.07.2014) «On approval of the Technical Regulations «On requirements for Emissions of harmful (Polluting) substances by automotive equipment Put into Circulation in the Territory of the Russian Federation»]. Available at: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_56061/ (accessed: 12.12.2022 г.)
13. Postanovlenie Pravitelstva RF ot 28.05.2022 № 977 «O merah valyutnogo kontrolya v usloviyah vneshnego sanktsionnogo davleniya» [Decree of the Government of the Russian Federation No. 977 dated 28.05.2022 «On currency control measures under external sanctions pressure»]. Available at: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_418016/ (accessed 01.12.2022)
14. Rudenko G. Rossijskaya ekonomika v usloviyah sanktsij: kak eto vyglyadit so storony [The Russian economy under sanctions: how it looks from the outside]. Effektivnoe Antikrizisnoe Upravlenie, 2016, no. 6, pp. 32-35.
15. Strategiya razvitiya avtomobilnoj promyshlennosti Rossijskoj Federatsii na period do 2025 goda (2018). [Strategy for the development of the automotive industry of the Russian Federation for the period up to 2025]. Available at: <http://static.government.ru/media/files/EVXNIplqvhAfF2Ik5t6l6kWrEIH8fc9v.pdf> (accessed: 13.12.2022)
16. Svodnaya strategiya razvitiya obrabatyvayushej promyshlennosti Rossijskoj Federatsii do 2024 goda i na period do 2035 goda [Consolidated strategy for the development of the manufacturing industry of the Russian Federation until 2024 and for the period up to 2035]. Available at: (accessed: 05.01.2023)
17. Tupchienko V. A. Gosudarstvennaya ekonomicheskaya politika [State economic policy]. Moscow, 2012.

18. Tupchienko V. A. Aktualnye problemy socialno-ekonomicheskogo razvitiya Rossii v usloviyah sohraneniya sanktsij [Actual problems of socio-economic development of Russia in the conditions of sanctions preservation]. Moscow, 2017.
19. Federalnyj zakon ot 24.06.1998 no. 89-FZ (red. ot 02.07.2021) «Ob othodah proizvodstva i potrebleniya» (s izm. i dop., vstup. v silu s 01.03.2022) Statiya 24.1. Utilizacionnyj sbor. [Federal Law no. 89-FZ of 24.06.1998 (as amended on 02.07.2021) «On Production and consumption waste» (with amendments and additions, intro. effective from 01.03.2022) Article 24.1. Disposal fee]. Available at: <https://duma.consultant.ru/documents/1102960> (accessed: 12.12.2022)
20. Ukaz Prezidenta RF ot 28.02.2022 no. 79 (red. ot 09.06.2022, s izm. o 05.07.2022) «O primenenii specialnyh ekonomicheskikh mer v svyazi s nedruzhestvennymi dejstviyami Soedinennyh Shtatov Ameriki i primknuvshih k nim inostrannyh gosudarstv i mezhdunarodnyh organizatsij [Decree of the President of the Russian Federation no. 79 dated 02/28/2022 (ed. dated 06/09/2022, as amended on 07/05/2022) «On the application of special economic measures in connection with the Unfriendly Actions of the United States of America and foreign States and International Organizations that have joined them»]. Available at: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_410417/ (accessed: 01.12.2022)
21. Ukaz Prezidenta RF ot 23.05.2022 no. 303 «O vnesenii izmenenij v Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federatsii ot 28 fevralya 2022 g. no. 79 «O primenenii specialnyh ekonomicheskikh mer v svyazi s nedruzhestvennymi dejstviyami Soedinennyh Shtatov Ameriki i primknuvshih k nim inostrannyh gosudarstv i mezhdunarodnyh organizatsij» [Decree of the President of the Russian Federation of 23.05.2022 no. 303 «On Amendments to the Decree of the President of the Russian Federation of February 28, 2022 no. 79 «On the application of special economic measures in connection with the Unfriendly actions of the United States of America and foreign States and international organizations that have joined them»]. Available at: www.consultant.ru/law/hotdocs/t3933/ (accessed: 01.12.2022)