



## Влияние глобальных экономических кризисов на развитие автомобильной промышленности России

Л. И. Журова<sup>1\*</sup>И. Н. Краковская<sup>2</sup>

<sup>1</sup> АНО ВО Самарский университет государственного управления  
«Международный институт рынка» (г. Самара, Российская Федерация),  
\* zhurova.li@mail.ru

<sup>2</sup> ФГБОУ ВО «МГУ им. Н. П. Огарёва» (г. Саранск, Российская Федерация)

**Введение.** Цикличность развития рыночной экономики обуславливает периодическое возникновение кризисных явлений, негативно влияющих на социально-экономическое положение страны и развитие отраслей экономики. Современная автомобильная промышленность, состоящая из глобальных цепочек поставок, демонстрирует высокую чувствительность к воздействию кризисных явлений в экономике. Цель статьи – на основе проведенного исследования оценить влияние глобальных экономических кризисов XXI в. на развитие автомобильной промышленности России, выявить проблемы и риски развития данной отрасли экономики.

**Материалы и методы.** В процессе исследования использованы официальные материалы национальной статистики, статистические данные международных организаций, материалы аналитических агентств, данные публичной отчетности корпораций автомобилестроения, нормативные документы, регулирующие развитие российской автомобильной промышленности. Применение приемов монографического описания, абстрактно-логического подхода, системного анализа, методов экономико-статистического и сравнительного анализа позволило охарактеризовать динамику и выявить основные тенденции развития российской автомобильной промышленности под влиянием глобальных кризисов 2008–2009 гг. и 2020 г., определить ключевые проблемы и риски развития отрасли в контексте влияния пандемии COVID-19, которые необходимо учитывать при разработке и корректировке стратегических программ и планов развития отрасли.

**Результаты исследования.** Проанализировано влияние глобальных кризисов 2008–2009 гг. и 2020 г. на автомобильную промышленность России. Изучены динамика и структура производства и продаж автотранспортных средств в России, выявлены

© Журова Л. И., Краковская И. Н., 2021



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.  
This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 License.



причинно-следственные связи изменений показателей работы отрасли автомобилестроения под влиянием экономических кризисов, дана оценка мер государственной поддержки отрасли в кризисные периоды.

**Обсуждение и заключение.** Текущий глобальный экономический кризис, вызванный пандемией COVID-19, создает новые угрозы для развития автомобилестроения и актуализирует проблематику исследований трансформаций, происходящих в отрасли под воздействием кризиса. Выявленные диспропорции и негативные тенденции развития автомобильной отрасли требуют совершенствования государственного регулирования ее развития, реализации эффективных мер не только для преодоления последствий текущего кризиса, но и для противодействия возможным кризисным явлениям в будущем.

*Ключевые слова:* экономический кризис, пандемия COVID-19, автомобильная промышленность, глобальные цепочки поставок, автокомпонентная отрасль, государственное регулирование

*Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.*

*Для цитирования:* Журова, Л. И. Влияние глобальных экономических кризисов на развитие автомобильной промышленности России / Л. И. Журова, И. Н. Краковская. – DOI [10.15507/2413-1407.116.029.202103.541-561](https://doi.org/10.15507/2413-1407.116.029.202103.541-561) // Регионология. – 2021. – Т. 29, № 3. – С. 541–561.

## The Impact of Global Economic Crises on the Development of the Automotive Industry in Russia

L. I. Zhurova<sup>a\*</sup>, I. N. Krakovskaya<sup>b</sup>

<sup>a</sup> Samara University of Public Administration “International Market Institute”  
(Samara, Russian Federation),

\* zhurova.li@mail.ru

<sup>b</sup> National Research Mordovia State University (Saransk, Russian Federation)

**Introduction.** The cyclical nature of the development of the market economy causes the periodic occurrence of crisis phenomena that negatively affect the socio-economic situation in the country and the development of economic sectors. The modern automotive industry, composed of global supply chains, is highly sensitive to the impact of economic crises. Based on the research conducted, the article assesses the impact of the global economic crises of the 21<sup>st</sup> century on the development of the automotive industry in Russia and identifies the problems and risks of the development of this sector of the economy.

**Materials and Methods.** The study used official national statistics, statistical data from international organizations, data from analytical agencies, public reporting by automotive corporations, as well as regulations governing the development of the Russian automotive industry. The use of the techniques of monographic description, of the abstract and logical approach, system analysis, methods of economic and statistical, comparative analysis made it possible to characterize the dynamics and identify the main trends in the development of the Russian automotive industry under the impact of the global crises of 2008–2009 and 2020, as well as to identify the key problems and risks of the development of the sector in terms of the impact of the COVID-19 pandemic, which are to be taken into account when elaborating and adjusting strategic programs and plans for the development of the sector.



**Results.** The impact of the global crises of 2008–2009 and 2020 on the Russian automotive industry has been analyzed. The dynamics and structure of production and sales of motor vehicles in Russia have been studied; the cause-and-effect relationships of changes in the performance of the automotive industry under the impact of economic crises have been revealed; an assessment of the measures of state support for the industry in the crisis periods has been given.

**Discussion and Conclusion.** The current global economic crisis caused by the COVID-19 pandemic has posed new threats to the development of the automotive industry and has made topical the research issues related to the transformations taking place in the sector under the impact of the crisis. The identified imbalances and negative trends in the development of the automotive industry require improving state regulation of its development, as well as implementing effective measures not only to overcome the consequences of the current crisis, but also to counter possible crises in the future.

*Keywords:* economic crisis, COVID-19 pandemic, automotive industry, global supply chains, auto components industry, state regulation

*The authors declare that there is no conflict of interest.*

*For citation:* Zhurova L.I., Krakovskaya I.N. The Impact of Global Economic Crises on the Development of the Automotive Industry in Russia. *Regionology = Russian Journal of Regional Studies.* 2021; 29(3):541-561. DOI: <https://doi.org/10.15507/2413-1407.116.029.202103.541-561>

**Введение.** Экономические кризисы являются неотъемлемой чертой рыночной системы хозяйствования и приводят к серьезному нарушению экономической деятельности, сопровождаемому разрушением привычных экономических связей, снижением деловой активности, банкротством предприятий, ростом инфляции, сокращением доходов населения.

Глобализация мировой экономики и мировых финансов обуславливает масштабность разрушительных последствий экономических кризисов и актуализирует проблематику исследований комплекса экономических трансформаций, вызванных кризисными явлениями и способствующих определению эффективных мер по преодолению кризисных последствий, адаптированных к условиям конкретной экономической системы и особенностям кризисных явлений.

Современная автомобильная промышленность, основанная на сложных и взаимозависимых глобальных цепочках поставок, демонстрирует высокую чувствительность к воздействию кризисных явлений в экономике.

Цель статьи – на основе проведенного исследования оценить влияние глобальных экономических кризисов XXI в. на развитие автомобильной промышленности России, выявить проблемы и риски развития данной отрасли экономики.

**Обзор литературы.** В XXI в. мировая экономика столкнулась с двумя глобальными экономическими кризисами: кризисом 2008–2009 гг., явившимся результатом работы самой финансовой системы, и кризисом 2020 г., вызванным пандемией коронавирусной инфекции COVID-19. Многие ученые для



обоснования причин кризисов и прогнозирования их длительности используют современные модификации теории длинных волн Кондратьева (например, Л. Гринин, А. Коротаев, А. Тауш [1], С. В. Дубовский<sup>1</sup>, В. Ю. Татузов<sup>2</sup>). По мнению сторонников теории Н. Д. Кондратьева, с начала кризиса 2008 г. мир вступил в полосу развития, которую для многих стран можно охарактеризовать как кризисно-депрессивную и в целом как период замедленного экономического развития мировой экономики. Ухудшение ситуации в 2020 г. (связанное не только с коронавирусом, но и с нестабильностью экономического роста, наблюдаемой в последние годы во многих странах, в том числе и в России), вероятно, является признаком заключительной фазы жизненного цикла доминирующей технологической модели и необходимости структурной перестройки мировой экономики и образа жизни в целом [2; 3].

Анализу последствий кризиса 2008–2009 гг., оценке рисков, связанных с ситуацией, вызванной пандемией COVID-19, для разных стран и секторов экономики посвящено значительное количество работ. Ученые проводят сравнения между кризисами 2008–2009 гг. и 2020 г. (например, А. Гилен [4], М. Яги, С. Менаги [5] и другие [6; 7]). Исследования показывают, что кризисы имеют разные инкубационные периоды и фазы развития, масштабы экономических последствий и сильно различаются по своему влиянию на экономику стран. Причем кризис 2020 г. имеет более дифференцированное воздействие, чем кризис 2008–2009 гг. Влияние пандемии COVID-19 на экономику европейских стран исследовали Л. Торок [8], К. Уильямс, А. Каяогли [9], США – С. Р. Бейкер, Н. Блум, С. Дж. Дэвис, С. Дж. Терри [10], Японии – М. Андо, Ч. Фурукава, Д. Наката, К. Самия [11], Австралии – С. Хиггинсон, К. Милова-нович, Дж. Гиллеспи и др. [12], стран БРИКС – С. Бобылев, Л. Григорьев [13] и другие ученые [14; 15]. Изучению влияния пандемии на экономику России посвящены работы таких авторов, как Е. А. Коломак [16], В. А. Мау [17], Б. Козицкий, М. Горникевич, М. Валковяк [18]. Анализ вышеназванных публикаций позволил сделать вывод, что кризис, вызванный COVID-19, по-разному повлиял на экономические показатели стран в зависимости от интенсивности распространения пандемии в стране, экономической ситуации до начала пандемии, отраслевой структуры экономики, мер государственной политики, призванных смягчить воздействие кризиса на экономики стран. Структурные диспропорции российской экономики обуславливают высокую зависимость российской экономики от воздействия внешних макроэкономических факторов и повышают уязвимость к кризису.

<sup>1</sup> Дубовский С. В. Моделирование циклов Кондратьева и прогнозирование кризисов // Альманах «Кондратьевские волны. Аспекты и перспективы». Волгоград: Учитель, 2012. С. 179–188.

<sup>2</sup> Татузов В. Ю. О некоторых фундаментальных глобальных процессах // Сборник тезисов докладов и выступлений участников X Международной Кондратьевской конференции «Научное наследие Н. Д. Кондратьева и современность», посвященной 125-летию со дня рождения Н. Д. Кондратьева. Москва; Волгоград: Междунар. фонд Н. Д. Кондратьева, Изд-во «Учитель», 2017. С. 365–369.



Автомобильная промышленность оказалась одним из секторов экономики, наиболее сильно пострадавших в результате финансового кризиса 2008–2009 гг. и кризиса 2020 г.

Исследованию влияния кризиса 2008–2009 гг. на развитие мировой автомобильной промышленности, воздействия мер государственной поддержки на отрасль посвящены работы таких авторов, как Т. Клиер, Дж. Рубинштейн [19], Т. Дж. Стерджен, Й. Ван Бизебрук [20], П. Павлинек [21], Э. Д. Мадугба, С. М. Хамза, А. Басит [22]. Анализ последствий влияния кризиса на развитие автомобильной промышленности России представлен в работах В. Спицина, А. Михальчука, Л. Спициной, Д. Б. Вуковича [23], Н. О. Старковой, А. З. Толстовой [24], Р. Трауб-Мерца [25]. Кризис обострил проблему избыточных производственных мощностей в развитых странах, усилил процессы интеграции в отрасли, существенно изменив позиции мировых автопроизводителей на глобальном рынке, способствовал смещению автомобильного производства в развивающиеся страны с ненасыщенными внутренними рынками.

В отличие от кризиса 2008–2009 гг., кризис 2020 г. реализовался в условиях сокращающегося мирового спроса на новые автомобили. Сбои в цепочках поставок в начале пандемии, а затем и резкое снижение спроса привели к падению объемов производства, сокращению занятости, проблемам с ликвидностью и банкротствам компаний отрасли.

В этой связи ретроспективный анализ предыдущего глобального кризиса, выявление особенностей текущего экономического кризиса, учет тенденций развития мировой и российской автомобильной промышленности позволяет определить ключевые направления развития российского автомобилестроения.

**Материалы и методы.** Объектом исследования является автомобильная промышленность России, предметом исследования – влияние глобальных экономических кризисов на состояние и динамику развития данной отрасли российской экономики.

В качестве материалов исследования использовались публикации российских и зарубежных ученых по анализируемой проблеме, официальные материалы национального статистического ведомства, статистические данные международных организаций, специализированных отраслевых организаций, материалы и отчеты рейтинговых и аналитических агентств, данные публичной отчетности корпораций автомобилестроения, нормативные документы, регулирующие развитие автомобильной промышленности в России.

Для анализа состояния и выявления тенденций развития мировой и российской автомобильной промышленности использованы статистические данные Международной организации производителей автомобилей (OICA) о динамике производства и продаж автотранспортных средств, прогнозы продаж автомобилей на мировом и российском рынках, опубликованные Moody's и комитетом автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса.



Оценка структуры производства автотранспортных средств в России основана на статистических данных аналитической компании «АСМ-холдинг». Для анализа уровня использования производственных мощностей по выпуску автотранспортных средств в России и оценки экспортного потенциала российской автомобильной отрасли использованы данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации и Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС). Расчет показателей рентабельности отечественных корпораций автомобилестроения основан на данных их публичной финансовой отчетности.

Исследование направлено не только на изучение последствий влияния экономических кризисов на развитие российской автомобильной промышленности, но и тенденций развития данной отрасли до наступления кризисов. Исследование охватывает период с 2005 по 2020 г., динамика ряда показателей представлена с 2000 по 2020 г. Отметим, что не все автомобильные корпорации публиковали финансовую отчетность за весь исследуемый период, тем не менее это не искажает выявленные тенденции развития отрасли.

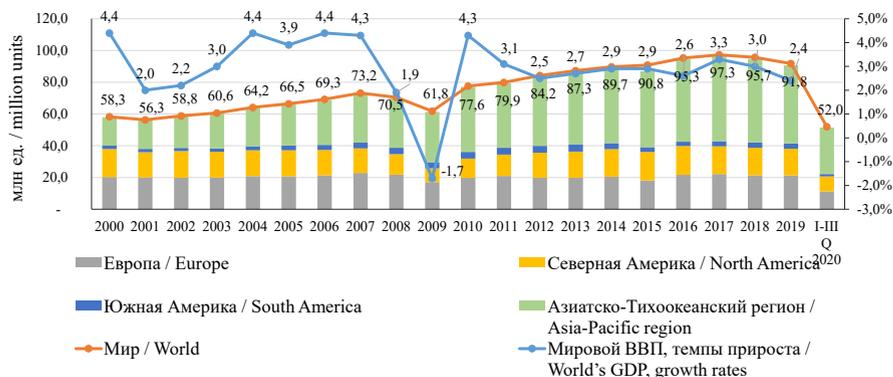
Анализ эмпирического материала проведен с использованием методов экономико-статистического и сравнительного анализа. В процессе изучения мнений ученых и при формулировании точки зрения, выводов и рекомендаций использованы приемы монографического описания, абстрактно-логический метод и системный анализ.

Примененные методы исследования позволили провести анализ состояния и тенденций развития мировой и российской автомобильной промышленности в преддверии глобальных кризисов 2008–2009 гг. и 2020 г., оценить экономические последствия кризисов для автомобилестроения, определить проблемы и риски развития российской отрасли автомобилестроения в контексте влияния экономических кризисов и процессов трансформации мировой автомобильной промышленности.

**Результаты исследования.** Российская автомобильная промышленность интегрирована в мировую автомобильную промышленность и зависит от развития ведущих мировых автопроизводителей, поэтому сначала представим оценку влияния глобальных кризисов 2008–2009 гг. и 2020 г. на мировую автомобильную промышленность.

На рисунке 1 отражены темпы прироста мирового ВВП и динамика мирового производства автотранспортных средств всех типов.

В преддверии глобального финансового кризиса 2008–2009 гг. мировая экономика характеризовалась высокими темпами роста, в 2001–2007 гг. среднегодовой прирост мирового ВВП составил 3,6 %. Кризис привел к резкому снижению ВВП в 2009 г. на 1,7 % по отношению к предыдущему году. Экономическая активность снизилась не во всех странах мира, ВВП развивающихся стран в 2009 г. увеличился в основном за счет роста экономик Китая и Индии, которые кризис затронул в меньшей степени вследствие относительной закрытости финансовых систем и высокого внутреннего спроса.



Р и с. 1. Динамика мирового ВВП и мирового производства автотранспортных средств<sup>3</sup>

F i g. 1. Dynamics of the world's GDP and world motor vehicle production

Глобальный кризис 2020 г., вызванный пандемией COVID-19, затронул все страны и все отрасли экономики. Кроме того, в период, предшествующий кризисному, мировая экономика характеризовалась замедлением темпов роста, нарастанием экономической конфронтации между США и Китаем, сокращением объемов инвестиций, ростом государственных долгов. Несмотря на активные меры государственной поддержки национальных экономик, Международный валютный фонд спрогнозировал сокращение мирового ВВП по итогам 2020 г. на уровне 4,4 %<sup>4</sup>.

Экономические кризисы негативно отражаются на автомобильной промышленности. За 2009 г. мировой объем производства автотранспортных средств сократился на 12,4 % по сравнению с 2008 г., при этом в Азиатско-Тихоокеанском регионе рост производства составил 1,6 % за счет Китая и Индии. После кризиса мировая автомобильная промышленность достаточно быстро восстановилась, период с 2010 по 2017 г. характеризуется непрерывным ростом производства.

Неравномерность влияния кризиса 2008–2009 гг. на экономику разных стран, наличие избыточных производственных мощностей в развитых странах способствовали формированию новых центров автомобильного

<sup>3</sup> Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей (<https://www.oica.net/production-statistics>) и Всемирного банка (<https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&series=NY.GDP.MKTP.KD.ZG&country=RUS>).

<sup>4</sup> World Economic Outlook, October 2020: A Long and Difficult Ascent [Электронный ресурс] / International Monetary Fund (IMF). URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/09/30/world-economic-outlook-october-2020> (дата обращения: 18.12.2020).



производства в развивающихся странах с высокой емкостью внутренних рынков, в первую очередь, в странах БРИКС и Восточной Европы [26–28].

Экономический кризис, вызванный пандемией COVID-19, создает новые угрозы для автомобильной промышленности. Пандемия продемонстрировала уязвимость глобализированных систем производства, основанных на сложных и взаимозависимых цепочках поставок [29; 30]. Продолжительное закрытие заводов в г. Ухань в Китае в связи с карантинными мерами обусловило возникновение дефицита автокомпонентов и сбои в цепочке поставок на глобальном уровне.

Кроме того, текущий кризис реализовался в условиях сокращающегося мирового спроса на новые автомобили (в связи с чем мировое производство автотранспортных средств также сокращалось: на 1,6 % – в 2018 г. и на 4,1 % – в 2019 г. по отношению к предыдущему году), что создало более серьезные проблемы для автомобильной промышленности, чем в условиях кризиса 2008–2009 гг. За три квартала 2020 г. объем мирового производства автотранспортных средств сократился на 22,9 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 г., причем сокращение производства произошло во всех регионах мира<sup>5</sup>.

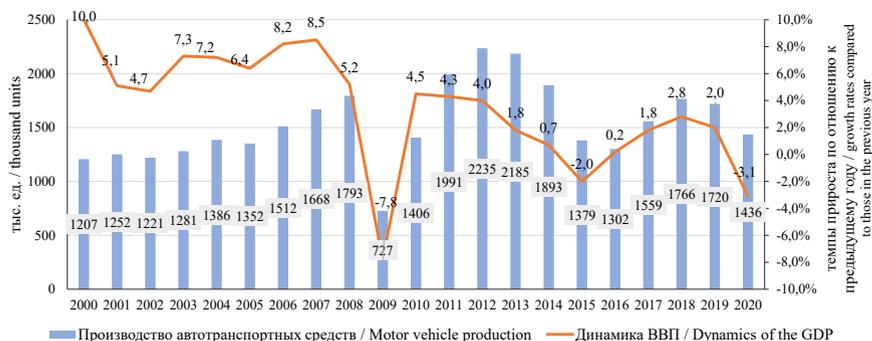
Эксперты прогнозируют медленное восстановление автомобильного рынка, до середины десятилетия объемы продаж автомобилей не достигнут докризисного уровня<sup>6</sup>.

Проведем анализ влияния экономических кризисов XXI в. на российскую автомобильную промышленность. На рисунке 2 отражена динамика ВВП и производства автотранспортных средств в России.

В преддверии глобального финансового кризиса 2008–2009 гг. российская экономика характеризовалась высокими темпами роста, в 2001–2007 гг. среднегодовой прирост ВВП составил 7,2 %. В 2009 г. падение ВВП России было одним из самых ощутимых по сравнению с развитыми странами и другими странами БРИКС. Ключевая причина уязвимости национальной экономики обусловлена структурными диспропорциями. В 2010 г. экономическая ситуация в стране улучшилась, но темпы экономического роста не достигли докризисного уровня. Экономический кризис 2014–2015 гг. носил локальный характер, затронув преимущественно экономику России. В отличие от предыдущего кризиса быстрого восстановления экономики не случилось, в 2016–2019 гг. экономический рост оставался слабым, темпы роста российского ВВП были ниже, чем мирового.

<sup>5</sup> Рассчитано по данным Международной организации производителей автомобилей (OICA): Production Statistics [Электронный ресурс]. URL: <https://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения: 15.01.2021).

<sup>6</sup> Outlook for Global Automotive Industry Changed to Stable on Expected Recovery in Sales [Электронный ресурс] / Moody's. URL: [https://www.moody's.com/research/Moodys-Outlook-for-global-automotive-industry-changed-to-stable-on--PBC\\_1244319](https://www.moody's.com/research/Moodys-Outlook-for-global-automotive-industry-changed-to-stable-on--PBC_1244319) (дата обращения: 18.12.2020).



Р и с. 2. Динамика ВВП и производства автотранспортных средств в России<sup>7</sup>  
 F i g. 2. Dynamics of the GDP and motor vehicle production in Russia

Экономический кризис 2020 г., вызванный пандемией коронавируса, как и предыдущие кризисы, привел к снижению мировых цен на нефть, девальвации рубля, сокращению реальных доходов, социальной и экономической нестабильности. Кризис еще раз продемонстрировал риск высокой зависимости российской экономики от внешних факторов. Объем реального ВВП в России в 2020 г. сократился на 3,1 %. По прогнозам Международного валютного фонда, в 2021 г. прирост ВВП должен составить 2,8 %<sup>8</sup>.

Динамики ВВП и объемов производства автотранспортных средств сильно коррелируют. Отрасль автомобилестроения остро реагирует на кризисные ситуации в экономике: снижение экономической активности в стране и сокращение покупательской способности приводит к быстрому падению спроса, а затем и объемов производства автотранспортных средств, как это наглядно проиллюстрировано на рисунке 2.

С начала 2000-х гг. до кризиса 2008–2009 гг. рост потребительского спроса и недостаток внутреннего производства для его удовлетворения сделали российский автомобильный рынок одним из самых привлекательных для мировых автопроизводителей. Введенный в 2005 г. Правительством Российской

<sup>7</sup> Составлено по данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации: Производство отдельных видов товаров: с 2000 по 2009 гг. [Электронный ресурс]. URL: [https://rosstat.gov.ru/free\\_doc/new\\_site/business/prom/natura/natura38g.htm](https://rosstat.gov.ru/free_doc/new_site/business/prom/natura/natura38g.htm); Индексы физического объема валового внутреннего продукта [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/DtjYaY3f/tab3.htm>; ЕМИСС: Производство с 2010 по 2016 гг. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/40636>; Производство с 2017 по 2020 гг. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/57783> (дата обращения: 14.02.2021).

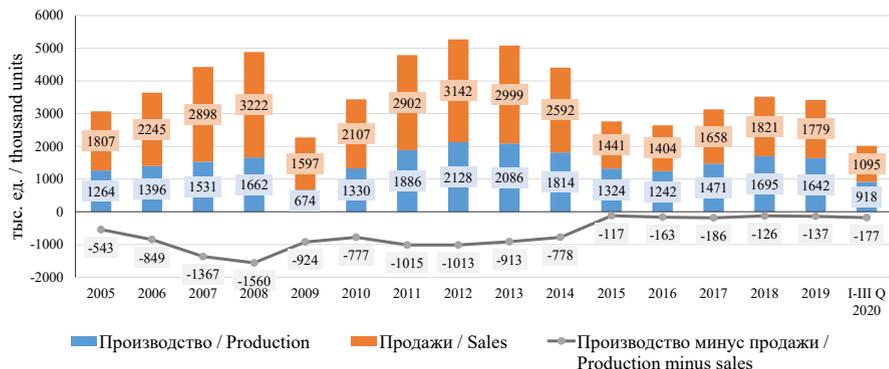
<sup>8</sup> World Economic Outlook, October 2020: A Long and Difficult Ascent [Электронный ресурс] / International Monetary Fund (IMF). URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/09/30/world-economic-outlook-october-2020> (дата обращения: 10.12.2020).



Федерации режим «промышленной сборки» автомобилей позволил иностранным автопроизводителям ввозить комплектующие по льготным ставкам (при условии создания сборочных предприятий на территории России мощностью не менее 25 тыс. автомобилей в год и локализации производства на уровне 30 %<sup>9</sup>), что способствовало привлечению иностранных инвестиций в страну, созданию совместных предприятий с российскими партнерами, открытию сборочных заводов по производству автомобилей иностранных брендов и, как следствие, привело к сокращению импорта автомобилей (рис. 3).

Кризис 2008–2009 гг. повлиял на снижение потребительского спроса. Объем производства автотранспортных средств всех типов в 2009 г. сократился на 59,5 % по сравнению с 2008 г., что привело к снижению уровня загрузки производственных мощностей по выпуску автотранспортных средств (рис. 2 и табл. 1).

Реализация государственных мер поддержки автомобильной промышленности, восстановление экономики страны в посткризисный период, вступление России в ВТО в 2012 г. привели к увеличению объемов производства автотранспортных средств внутри страны, а также ее импорта.



Р и с. 3. Баланс производства и продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России<sup>10</sup>

F i g. 3. Balance of production and sales of new passenger cars and light commercial vehicles in Russia

<sup>9</sup> О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки: Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2005 № 166 (ред. от 24.03.2014) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_52683/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52683/) (дата обращения: 12.12.2020).

<sup>10</sup> Составлено по данным OICA: Sales Statistics [Электронный ресурс]. URL: <https://www.oica.net/category/sales-statistics/>; Production Statistics [Электронный ресурс]. URL: <https://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения: 15.01.2021). Объем продаж автомобилей за I–III кв. 2020 г. – данные Комитета автопроизводителей Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ): Пресс-релиз. 6 октября 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://aeb.ru/upload/iblock/76c/RUS-Car-Sales-in-Q3-and-in-September-2020.pdf> (дата обращения: 15.01.2021).

Т а б л и ц а 1. Объемы производства автотранспортных средств и уровень использования среднегодовой производственной мощности по выпуску автотранспортных средств в России<sup>11</sup>

Table 1. Motor vehicle production volumes and the level of use of the average annual production capacity for motor vehicle production in Russia

Типы автотранспортных средств / Types of motor vehicles	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Объемы производства автотранспортных средств, тыс. ед. / Motor vehicle production volumes, thousand units</i>								
Легковые автомобили / Passenger cars	1 069,0	1 178,0	1 294,0	1 471,0	600,0	1 210,0	1 740,0	1 964,0
Автомобили грузовые / Trucks	205,0	245,0	285,0	256,0	91,7	155,0	207,0	212,0
Автобусы / Buses	78,2	88,7	88,9	66,0	35,5	40,9	44,2	58,6
Легковые автомобили / Passenger cars	1 925,0	1 696,0	1 215,0	1 120,0	1 355,0	1 564,0	1 525,0	1 259,0
Автомобили грузовые / Trucks	207,0	153,0	128,0	139,0	163,0	157,0	156,0	142,0
Автобусы / Buses	53,2	44,0	36,4	42,9	40,8	45,1	38,9	35,0
Типы автотранспортных средств / Types of motor vehicles	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Уровень использования среднегодовой производственной мощности, % / The level of use of the average annual production capacity, %</i>								
Легковые автомобили / Passenger cars	68	76	77	73	30	57	72	80
Автомобили грузовые / Trucks	48	55	69	55	17	31	42	47
Автобусы / Buses	73	70	85	55	26	29	40	50
Легковые автомобили / Passenger cars	68	59	43	41	47	55	56	н. д. / not data
Автомобили грузовые / Trucks	45	39	34	35	41	44	48	н. д. / not data
Автобусы / Buses	44	35	34	38	20	28	22	н. д. / not data

<sup>11</sup> Составлено по данным Росстата: Уровень использования среднегодовой производственной мощности по выпуску автотранспортных средств в России [Электронный ресурс]. URL: [https://rosstat.gov.ru/enterprise\\_industrial](https://rosstat.gov.ru/enterprise_industrial); Производство отдельных видов товаров с 2000 по 2009 годы [Электронный ресурс]. URL: [https://rosstat.gov.ru/free\\_doc/new\\_site/business/prom/natura/natura38g.htm](https://rosstat.gov.ru/free_doc/new_site/business/prom/natura/natura38g.htm) (дата обращения: 18.01.2021), и ЕМИСС: Производство с 2010 по 2016 годы. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/40636>; Производство с 2017 по 2020 годы [Электронный ресурс] <https://www.fedstat.ru/indicator/57783> (дата обращения: 14.02.2021).



В 2011 г. были утверждены новые условия «промышленной сборки» в России, предусматривающие уменьшение выпуска автомобилей методом крупноузловой сборки и создания новых (или модернизации существующих) производственных мощностей, обеспечивающие производство не менее 300 тыс. (в случае модернизации – 350 тыс.) машин в год, углубления уровня локализации производства до 60 %, создания собственных научно-технических центров<sup>12</sup>. Решение данной задачи активизировало интеграционные процессы в автомобильной промышленности, зарубежные корпорации создавали совместные предприятия с российскими автопроизводителями, заключали соглашения о контрактной сборке иностранных моделей автомобилей и автокомпонентов на мощностях российских автопроизводителей.

Отметим, что существенного прогресса в реализации планов локализации производства достичь не удалось. Очередной кризис (2014–2015 гг.) привел к падению спроса на автомобильную технику и, как следствие, к сокращению объемов производства. Многие автомобильные концерны не смогли выполнить требования локализации, Правительство не стало лишать их льгот, однако дальнейшее углубление производственных циклов фактически остановилось.

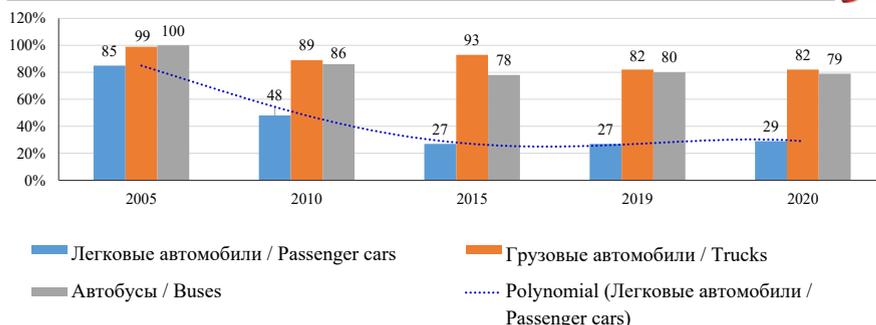
Результатом реализации государственной политики «промышленной сборки» явилось создание избыточных автосборочных мощностей (в частности, уровень загрузки мощностей по выпуску легковых автомобилей сократился с 68 % в 2005 г. до 56 % в 2019 г.), а также сокращение объемов производства автомобилей отечественных марок. В наибольшей степени сократилась доля производства легковых автомобилей отечественных марок: с 85 % в 2005 г. до 29 % в 2020 г. (рис. 4).

В настоящее время легковые и легкие коммерческие автомобили иностранных брендов производятся на заводах Hyundai, Nissan, Toyota в Санкт-Петербурге, «Автотор» в Калининграде, Renault в Москве, Volkswagen в Калуге, «АВТОВАЗ» в Тольятти (контрактная сборка), Mazda Sollers во Владивостоке и ряде других.

Анализ реализации основных проектов мировых автомобильных корпораций по производству автомобилей на территории России, в частности, представлен в работах Ю. Барониной [31].

Сокращение выпуска автомобилей отечественных марок привело к уменьшению спроса на продукцию российской автокомпонентной отрасли. Итогом является достаточно низкий уровень локализации в легковом автомобилестроении.

<sup>12</sup> Приказ Минэкономразвития России № 678, Минпромторга России № 1289, Минфина России № 184н от 24.12.2010 «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие “промышленная сборка” моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701–8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_110023/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110023/) (дата обращения: 14.12.2020).



Р и с. 4. Доля отечественных моделей в объеме производства автотранспортных средств в России<sup>13</sup>

Fig. 4. The share of domestic models in the motor vehicle production volume in Russia

Иностранные автопроизводители рассматривают Россию прежде всего как рынок сбыта и не ставят задач по локализации, экспорту автомобилей и автокомпонентов, развитию новых технологий.

Объемы поставок автомобилей на экспорт незначительны (экспорт легковых автомобилей по итогам 2019 г. составил 9,5 %, а грузовых автомобилей – 7,2 % от их общего объема производства) (рис. 5).

В натуральном выражении экспорт легковых автомобилей сократился с 131 тыс. ед. в 2005 г. до 110 тыс. ед. в 2019 г., экспорт грузовых автомобилей за данный период сократился с 49 тыс. ед. до 15 тыс. ед.

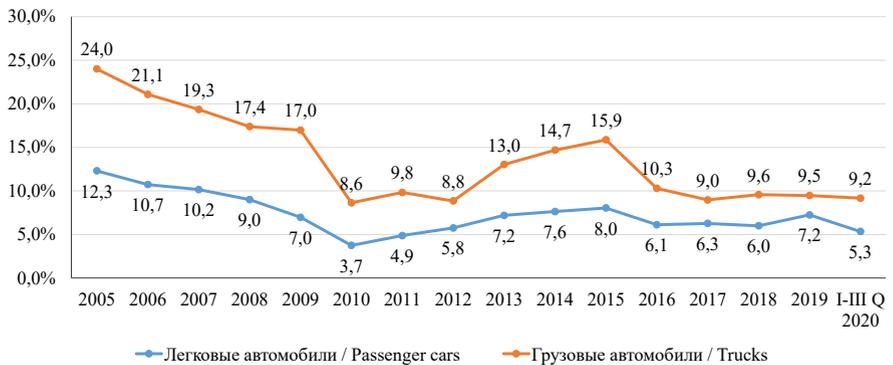
Следствием текущего кризиса также явилось падение объемов продаж и производства автомобилей. Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России за три квартала 2020 г. сократились на 13,9 % по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года<sup>14</sup>, по итогам года сокращение составило 9,1 %<sup>15</sup>. Продажи автотранспортных средств всех типов по итогам 2020 г. сократились на 8,3 % по сравнению с 2019 г.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Рассчитано и составлено по данным аналитической компании «АСМ-холдинг»: Автомобильная промышленность России в 2005 году [Электронный ресурс]. URL: <http://www.avtomash.ru/guravto/2006/20060301.htm>; Производство автомобильной техники в Российской Федерации в 2009–2014 годах [Электронный ресурс]. URL: <http://oar-info.ru/index.php?id=346>; Производство автомобильной техники в Российской Федерации в 2015–2020 годах [Электронный ресурс]. URL: <http://oar-info.ru/index.php?id=483> (дата обращения: 12.02.2021).

<sup>14</sup> Продажи новых автомобилей снизились на 13,9 % за 3 квартала 2020 г. и выросли на 3,4 % в сентябре 2020 г.: пресс-релиз [Электронный ресурс] / Комитет автопроизводителей Ассоциации Европейского бизнеса (АЕБ). 6 октября 2020 г. URL: <https://aebus.ru/upload/iblock/76c/RUS-Car-Sales-in-Q3-and-in-September-2020.pdf> (дата обращения: 14.01.2021).

<sup>15</sup> Автомобильный рынок в 2020 г. сократился на 9,1 %: пресс-релиз [Электронный ресурс] / Комитет автопроизводителей Ассоциации Европейского бизнеса (АЕБ). 14 января 2021 г. URL: <https://aebus.ru/upload/iblock/c2d/RUS-Car-Sales-in-December-2020.pdf> (дата обращения: 22.01.2021).

<sup>16</sup> Автомобильный рынок России в декабре и январе – декабре 2020 г.: пресс-релиз [Электронный ресурс] / АСМ-Холдинг. 20 января 2021 г. URL: <https://cloud.mail.ru/public/H16a/ehFcZW36v> (дата обращения: 22.01.2021).



Р и с. 5. Доля экспорта в объемах производства автотранспортных средств в России, %<sup>17</sup>

Fig. 5. The share of exports in the motor vehicle production volumes in Russia, %

На динамику рынка оказала воздействие реализация программ стимулирования спроса на продукцию отрасли (льготное автокредитование, закупки автомобильной техники федеральными и региональными органами исполнительной власти и др.).

Объем производства автотранспортных средств в России по итогам 2020 г. сократился на 16,5 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. (см. рис. 2). В целом индекс промышленного производства в секторе «Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов» по итогам 2020 г. составил 87,3 % по отношению к 2019 г.<sup>18</sup>

Аналитики Европейской ассоциации бизнеса (АЕВ) прогнозируют незначительный рост российского автомобильного рынка в 2021 г. в размере 2,1 %, т. е. будет продано всего на 33 тыс. больше новых легковых и легких коммерческих автомобилей, или в совокупности 1 632 тыс. ед.<sup>19</sup>. В этой связи ожидается дальнейшее ужесточение конкурентной борьбы на российском автомобильном рынке.

<sup>17</sup> Рассчитано и составлено по данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации: Производство отдельных видов товаров: с 2000 по 2009 годы [Электронный ресурс]. URL: [https://rosstat.gov.ru/free\\_doc/new\\_site/business/prom/natura/natura38g.htm](https://rosstat.gov.ru/free_doc/new_site/business/prom/natura/natura38g.htm); Единой межведомственной информационно-статистической системы: Производство с 2010 по 2016 годы [Электронный ресурс]. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/40636>; Производство с 2017 по 2020 годы [Электронный ресурс]. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/57783>; Экспорт отдельных товаров [Электронный ресурс]. URL: <https://fedstat.ru/indicator/37393> (дата обращения: 16.02.2021).

<sup>18</sup> О промышленном производстве в 2020 году [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. URL: [https://gks.ru/bgd/free/B09\\_03/IssWWW.exe/Stg/d02/8.htm](https://gks.ru/bgd/free/B09_03/IssWWW.exe/Stg/d02/8.htm) (дата обращения: 19.01.2021).

<sup>19</sup> Автомобильный рынок в 2020 г. сократился на 9,1 %. URL: <https://aebus.ru/upload/iblock/c2d/RUS-Car-Sales-in-December-2020.pdf>.



Экономические последствия кризисов для автомобильных корпораций весьма серьезны. Падение спроса и недозагруженность производственных мощностей отрицательно сказываются на финансовых результатах автопроизводителей. В таблице 2 представлена динамика показателей рентабельности продаж по чистой прибыли корпораций.

Отрицательные значения показателей обусловлены полученными чистыми убытками. Наибольшие убытки в кризисные периоды были у «АВТОВАЗа». В 2009 г. продажи автомобилей Lada сократились на 43,8 %, объем производства – на 63,0 % по сравнению с 2008 г., в течение года было уволено около 27 тыс. сотрудников<sup>20</sup>. В 2009 г. Госкорпорация «Ростехнологии» и Renault (уже владеющая 25 % акций ОАО «АВТОВАЗ») подписали соглашение о сотрудничестве в рекапитализации ОАО «АВТОВАЗ», предусматривающее финансовую помощь предприятию со стороны Российской Федерации в обмен на помощь Renault в использовании технологий Renault и Nissan. В конце 2018 г. доля участия Renault в уставном капитале ОАО «АВТОВАЗ» достигла 67,61 %.

По итогам первого полугодия 2020 г. продажи автомобилей Lada АО «АВТОВАЗ» сократились на 23,3 %<sup>21</sup>, продажи автомобилей УАЗ ПАО «СОЛЛЕРС» – на 29,9 %<sup>22</sup>, автомобильные корпорации получили убытки.

В целом сальдированный финансовый результат организаций в секторе «Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов» в сентябре 2020 г. составил -2,8 млрд руб., за январь – ноябрь 2020 г. получено положительное сальдо в размере 13 млрд руб. (13,1 % к аналогичному периоду 2019 г.). Доля убыточных организаций увеличилась с 22,3 % за январь – ноябрь 2019 г. до 35,9 % за аналогичный период 2020 г. Число замещенных мест в данном секторе экономики в ноябре 2020 г. составило 247,9 тыс. чел., что на 5,4 % меньше аналогичного периода прошлого года<sup>23</sup>.

**Обсуждение и заключение.** В результате исследования были выявлены тенденции развития автомобильной промышленности России под влиянием экономических кризисов 2008–2009 гг. и 2020 г., определены проблемы и риски развития отрасли в контексте влияния пандемии COVID-19.

<sup>20</sup> Годовой отчет ОАО «АВТОВАЗ» за 2009 год [Электронный ресурс]. URL: [https://www.lada.ru/images/annuals/annual\\_2009.pdf](https://www.lada.ru/images/annuals/annual_2009.pdf) (дата обращения: 11.12.2020).

<sup>21</sup> Group Renault. Rapport D'Activite – S1 – 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://group.renault.com/finance/informations-financieres/documents-et-publications/> (дата обращения: 11.12.2020).

<sup>22</sup> Группа СОЛЛЕРС объявляет финансовые результаты по МСФО за I полугодие 2020 года [Электронный ресурс]. URL: <http://sollers-auto.com/ru/press-center/news/index.php?id35=1017> (дата обращения: 21.12.2020).

<sup>23</sup> Социально-экономическое положение России – 2020 г. [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b20\\_01/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b20_01/Main.htm); Социально-экономическое положение России – 2019 г. [Электронный ресурс] / Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b19\\_01/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b19_01/Main.htm) (дата обращения: 16.02.2021).



Таблица 2. Динамика рентабельности продаж по чистой прибыли корпораций автомобилестроения, %<sup>24</sup>  
 Table 2. Dynamics of profitability of sales by net profit of automotive corporations, %

Показатель / Indicator	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
АВТОВАЗ / AVTOVAZ Group	2,0	2,0	-12,8	-57,5	2,5	3,8	15,4	-4,5
ГАЗ / GAZ Group	н. д. / not data	н. д. / not data	н. д. / not data	-16,2	2,2	6,4	6,9	2,8
СОЛЛЕРС / SOLLERS Group	7,4	6,9	-0,6	-14,4	-2,2	6,8	9,0	5,8
КАМАЗ / KAMAZ Group	н. д. / not data	н. д. / not data	н. д. / not data	-4,2	-1,2	1,7	4,9	3,7
Показатель / Indicator	2014	2015	2016	2017	2018	2019	1-е полугодие 2020 г. / 1st half of 2020	
АВТОВАЗ / AVTOVAZ Group	-14,6	-41,8	-24,2	-4,3	2,1	2,3	-29,0	
ГАЗ / GAZ Group	-1,7	-1,6	0,7	2,1	н. д. / not data	н. д. / not data	н. д. / not data	
СОЛЛЕРС / SOLLERS Group	-7,8	8,1	4,5	2,8	0,1	2,3	-4,6	
КАМАЗ / KAMAZ Group	0,2	-2,4	0,5	2,2	0,9	-1,0	0,04	

<sup>24</sup> Рассчитано и составлено по данным консолидированных финансовых отчетов АО «АВТОВАЗ»; URL: [http://info.avtoVAZ.ru/pages/section\\_7/307.html](http://info.avtoVAZ.ru/pages/section_7/307.html) (данные за 2019–2020 гг. отражаются в консолидированной финансовой отчетности Renault Group: <https://group.renault.com/en/finance-2/financial-information/documents-and-publications/>); ПАО «СОЛЛЕРС»; URL: [http://sollers-auto.com/ru/investors/figures/financial\\_statements/](http://sollers-auto.com/ru/investors/figures/financial_statements/); ПАО «КАМАЗ»; URL: <https://kamaz.ru/investors-and-shareholders/financial-statements/ifrs/>; ПАО «ГАЗ», размещенных на сайте Центра раскрытия корпоративной информации «Интерфакс»; URL: <https://e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=859> (дата обращения: 16.02.2021).



В преддверии мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. российский автомобильный рынок характеризовался высокими темпами роста, потребительский спрос удовлетворялся за счет автомобильной продукции отечественных и иностранных брендов, произведенной на территории России, и импорта. Быстрое восстановление экономики страны в посткризисный период и либеральная государственная политика регулирования деятельности зарубежных автомобильных корпораций в России способствовали притоку иностранных инвестиций в отрасль и увеличению внутреннего производства автомобильной техники. Однако результатом реализации режима «промышленной сборки» явилось создание избыточных автосборочных мощностей и сокращение доли производства автомобилей отечественных марок, что, в свою очередь, привело к сокращению спроса на продукцию российской автокомпонентной отрасли и низкому уровню локализации в автомобилестроении.

Кризис 2020 г., вызванный пандемией COVID-19, в отличие от кризиса 2008–2009 гг. реализовался в условиях сокращающегося спроса на новые автомобили. Низкий уровень локализации производства и импортозависимость по критически значимым автокомпонентам сделали отрасль особенно чувствительной к изменениям внешних макроэкономических факторов. Дисбаланс между созданными мощностями и перспективным спросом на автомобильную технику, низкий экспортный потенциал отрасли, высокая зависимость от зарубежных производителей автомобилей и автокомпонентов создали более серьезные проблемы для автомобильной промышленности, чем в условиях предыдущего кризиса.

Проблемы, связанные с коронавирусом и последующей рецессией, вызванной пандемией, также усугубляются происходящими в автомобильной промышленности технологическими изменениями. Тенденции развития технологий CASE (подключенные, автономные, совместные, электрифицированные автомобили) слабо влияют на развитие российской автомобильной промышленности. Российский автомобильный рынок в долгосрочной перспективе будет рассматриваться как рынок сбыта автомобилей с бензиновыми и дизельными двигателями. В этой связи приоритетными направлениями развития автомобильной промышленности России являются углубление локализации производства, поддержка развития отечественной автокомпонентной отрасли, стимулирование проведения прикладных и перспективных НИОКР в отрасли.

Практическая значимость проведенного исследования заключается в возможности использования полученных результатов и предложений при разработке и корректировке стратегических программ и планов развития автомобильной промышленности. Кроме того, статья будет полезна представителям научного и бизнес-сообщества, а также всем интересующимся вопросам развития отрасли автомобилестроения.



## REFERENCES

1. Grinin L., Korotayev A., Tausch A. Economic Cycles, Crises, and the Global Periphery. Springer International Publishing AG Switzerland; 2016. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-41262-7>
2. Grinin L., Korotayev A. COVID-19 Pandemic, Geopolitics and Recession. International Center for Education and Social and Humanitarian Studies. Working Paper. 2020; (4). (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.13998.54089>
3. Tatuzov V. Contemporary Global Economic Crisis: Some Conclusions for Russia and BRICS (Taking into Account Kondratieff Long Waves). *BRICS Journal of Economics*. 2020; 1(2):25-40. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.38050/2712-7508-2020-8>
4. Guillén A. Coronavirus Crisis or a New Stage of the Global Crisis of Capitalism? *Agrarian South: Journal of Political Economy*. 2020; 9(3):356-367. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1177/2277976020970040>
5. Yagi M., Managi S. Global Supply Constraints from the 2008 and COVID-19 Crises. *Economic Analysis and Policy*. 2021; 69:514-528. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1016/j.eap.2021.01.008>
6. Estrada M.A.R. The Difference between the Worldwide Pandemic Economic Crisis (COVID-19) and the Global Financial Crisis (Year 2008). Preprint from SSRN. 2020. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.19620.91521/1>
7. Oravský R., Toth P., Bánociová A. The Ability of Selected European Countries to Face the Impending Economic Crisis Caused by COVID-19 in the Context of the Global Economic Crisis of 2008. *Journal of Risk and Financial Management*. 2020; 13(8). (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.3390/jrfm13080179>
8. Török L. The Link between Car Sales and the Economic Crisis in the European Union at the Time of the COVID-19 Epidemic. *International Journal of Economics and Business Administration*. 2020; 8(4):1033-1042. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.35808/ijeba/648>
9. Williams C.C., Kayaoglu A. The Coronavirus Pandemic and Europe's Undeclared Economy: Impacts and a Policy Proposal. *South East European Journal of Economics and Business*. 2020; 15(1):80-92. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.2478/jeb-2020-0007>
10. Baker S.R., Bloom N., Davis S.J., Terry S.J. Covid-Induced Economic Uncertainty. National Bureau of Economic Research. Working Paper No. 26983. 2020. Available at: [https://www.nber.org/system/files/working\\_papers/w26983/w26983.pdf](https://www.nber.org/system/files/working_papers/w26983/w26983.pdf) (accessed 21.12.2020). (In Eng.)
11. Ando M., Furukawa Ch., Nakata D., Sumiya K. Fiscal Responses to the COVID-19 Crisis in Japan: The First Six Months. *National Tax Journal*. 2020; 73(3):901-926. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.17310/ntj.2020.3.12>
12. Higginson S., Milovanovic K., Gillespie J., Matthews A., Williams C., Wall L., et al. COVID-19: The Need for an Australian Economic Pandemic Response Plan. *Health Policy and Technology*. 2020; 9(4):488-502. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1016/j.hlpt.2020.08.017>
13. Bobylev S., Grigoryev L. In Search of the Contours of the post-COVID Sustainable Development Goals: The Case of BRICS. *BRICS Journal of Economics*. 2020; 1(2):4-24. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.38050/2712-7508-2020-7>



14. Dhar B.K. Impact of COVID-19 on Chinese Economy. *Economic Affairs*. 2020; 9(3/4):23-26. Available at: [https://www.researchgate.net/publication/341177443\\_Impact\\_of\\_COVID-19\\_on\\_Chinese\\_Economy](https://www.researchgate.net/publication/341177443_Impact_of_COVID-19_on_Chinese_Economy) (accessed 22.01.2021). (In Eng.)

15. Chaudhary M., Sodani P.R., Das S. Effect of COVID-19 on Economy in India: Some Reflections for Policy and Programme. *Journal of Health Management*. 2020; 22(2):169-180. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1177/0972063420935541>

16. Kolomak E.A. Economic Effects of Pandemic-Related Restrictions in Russia and their Spatial Heterogeneity. *R-Economy*. 2020; 6(3):154-161. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: <https://doi.org/10.15826/recon.2020.6.3.013>

17. Mau V.A. Economics and Politics in Russia: On the Eve of an Acute Crisis. *Russian Journal of Economics*. 2020; 6(2):91-113. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.32609/j.ruje.6.55867>

18. Kozicki B., Gornikiewicz M., Walkowiak M. The Impact of COVID-19 Pandemic on the Economic Security of Russia and European Countries. *European Research Studies Journal*. 2020; 23(3):324-338. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.35808/ersj/1886>

19. Klier T.H., Rubenstein J. Detroit Back from the Brink? Auto Industry Crisis and Restructuring, 2008–11. *Economic Perspectives*. 2012; 2:35-54. Available at: [https://www.researchgate.net/publication/254415982\\_Detroit\\_Back\\_from\\_the\\_Brink\\_Auto\\_Industry\\_Crisis\\_and\\_Restructuring\\_2008-11](https://www.researchgate.net/publication/254415982_Detroit_Back_from_the_Brink_Auto_Industry_Crisis_and_Restructuring_2008-11) (accessed 14.12.2020). (In Eng.)

20. Sturgeon T.J., Van Biesebroeck J. Effects of the Crisis on the Automotive Industry in Developing Countries: A Global Value Chain Perspective. Policy Research Working Paper. WPS 5330. World Bank. 2010. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/3815> (accessed 19.11.2020). (In Eng.)

21. Pavlínek P. The Impact of the 2008-2009 Crisis on the Automotive Industry: Global Trends and Firm-Level Effects in Central Europe. *European Urban and Regional Studies*. 2015; 22:20-40. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1177/0969776412460534>

22. Madugba E.D., Hamza S.M., Basit A. Impacts of the 2008 Global Financial Crisis on the Automotive Industry: A Global Perspective. *International Journal of Accounting & Business Management*. 2016; 4(2):216-226. Available at: [https://www.researchgate.net/publication/320555044\\_Impacts\\_of\\_the\\_2008\\_Global\\_Financial\\_Crisis\\_on\\_the\\_Automotive\\_Industry\\_A\\_Global\\_Perspective](https://www.researchgate.net/publication/320555044_Impacts_of_the_2008_Global_Financial_Crisis_on_the_Automotive_Industry_A_Global_Perspective) (accessed 22.01.2021). (In Eng.)

23. Spitsin V., Mikhalechuk A., Spitsina L., Vukovic D.B. Foreign-Owned Companies in Countries with an Unstable Economy: The Case of the Automotive Industry in Russia. *Journal of International Studies*. 2018; 11(3):57-69. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.14254/2071-8330.2018/11-3/5>

24. Starkova N.O., Tolstova A.Z. Automotive Market of Russia in the Modern Conditions. *Ekonomika: teoriya i praktika* = Economics: Theory Practice. 2015; 4(40): 46-53. Available at: [http://econ.kubsu.ru/images/4\\_2015.pdf](http://econ.kubsu.ru/images/4_2015.pdf) (accessed 22.11.2020). (In Russ., abstract in Eng.)

25. Traub-Merz R. Automotive Industry in Russia. Between Growth and Decline. In: The Automotive Sector in Emerging Economies: Industrial Policies, Market Dynamics and Trade Unions. Trends & Perspectives in Brazil, China, India, Mexico and Russia / R. Traub-Merz (ed.). Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung; 2017. p. 127-147. Available at: <https://library.fes.de/pdf-files/iez/13154.pdf> (accessed 21.11.2020). (In Eng.)

26. Oh S.-Y. Shifting Gears: Industrial Policy and Automotive Industry after the 2008 Financial Crisis. *Business and Politics*. 2014; 16(4):641-665. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1515/bap-2014-0015>



27. Vošta M., Kocourek A. Automotive Industry in the European Union and Its Competitiveness in the World. *ACC Journal*. 2015; 21(2):40-51. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.15240/tul/004/2015-2-004>

28. Wójtowicz M., Rachwał T. Globalization and New Centers of Automotive Manufacturing – the Case of Brazil, Mexico, and Central Europe. *The Central European Journal of Social Sciences and Humanities*. 2014; 25:81-107. Available at: <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-2a4e839b-ffb0-4f1f-97f1-c8115b5dc24d> (accessed 14.12.2020). (In Eng.)

29. Belhadi A., Kamble S., Jabbour C.J.C., Gunasekaran A., Ndubisi N.O., Venkatesh M. Manufacturing and Service Supply Chain Resilience to the COVID-19 Outbreak: Lessons Learned from the Automobile and Airline Industries. *Technological Forecasting & Social Change*. 2021; 163. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120447>

30. Ibn-Mohammed T., Mustapha K.B., Godsell J., Adamu Z., Babatunde K.A., Akintade D.D., et al. A Critical Analysis of the Impacts of COVID-19 on the Global Economy and Ecosystems and Opportunities for Circular Economy Strategies. *Resources, conservation, and recycling*. 2021; 164. (In Eng.) DOI: <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2020.105169>

31. Baronina Yu.A. Transformation of European Automobile TNCs' Strategies on the Russian Market. *Mirovaya ehkonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* = World Economy and International Relations. 2020; 64(5):93-100. (In Russ., abstract in Eng.) DOI: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-5-93-100>

Поступила 26.02.2021; одобрена после рецензирования 15.04.2021; принята к публикации 21.04.2021.

Submitted 26.02.2021; approved after reviewing 15.04.2021; accepted for publication 21.04.2021.

*Об авторах:*

**Журова Людмила Ивановна**, доцент кафедры менеджмента АНО ВО Самарский университет государственного управления «Международный институт рынка» (443030, Российская Федерация, г. Самара, ул. Г. С. Аксакова, д. 21), кандидат экономических наук, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0522-9456>, [zhurova.li@mail.ru](mailto:zhurova.li@mail.ru)

**Краковская Ирина Николаевна**, заведующий кафедрой менеджмента ФГБОУ ВО «МГУ им. Н. П. Огарёва» (430005, Российская Федерация, г. Саранск, ул. Большевикская, д. 68/1), доктор экономических наук, доцент, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3332-2332>, Researcher ID: AAP-5301-2020, Scopus ID: 57191500142, [krakovskayain@mail.ru](mailto:krakovskayain@mail.ru)

*Заявленный вклад авторов:*

Л. И. Журова – сбор и систематизация аналитической информации; графическое оформление; формулирование выводов.

И. Н. Краковская – постановка научной проблемы; разработка основной концепции исследования; определение методологии исследования; интерпретация полученных результатов.

*Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.*

*About the authors:*

**Lyudmila I. Zhurova**, Associate Professor, Department of Management, Samara University of Public Administration “International Market Institute” (21 G. S. Aksacova St., Samara 443030, Russian Federation), Cand. Sci. (Economics), ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0522-9456>, zhurova.li@mail.ru

**Irina N. Krakovskaya**, Head of the Department of Management, National Research Mordovia State University (68/1 Bolshevistskaya St., Saransk 430005, Russian Federation), Dr. Sci. (Economics), Associate Professor, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3332-2332>, Researcher ID: AAP-5301-2020, Scopus ID: 57191500142, krakovskayain@mail.ru

*Contribution of the authors:*

L. I. Zhurova – collection and systematization of analytical information; graphic design; drawing conclusions.

I. N. Krakovskaya – statement of the research problem; development of the basic concept of the research; choice of research methodology; interpretation of the results.

*The authors have read and approved the final version of the manuscript.*