

About the author:

NESTEROVA Yulia Dmitrievna – Student, Tver State University, Tver.
E-mail: ylonesh@mail.ru

Research manager – Nesterova Ksenia Igorevna, Candidate of Economic Sciences, Head of the Department of Human Resources Management, Tver State Technical University, Tver. E-mail: nksusa@rambler.ru

УДК 338.1:341.655(470+571)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РОССИЙСКИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

М.В. Осадчая

© Осадчая М.В., 2025

***Аннотация.** В статье исследованы стратегии экономической безопасности российских промышленных предприятий в условиях санкционного давления. Проанализированы основные категории санкций и их влияние на российскую промышленность. Рассмотрены ключевые стратегии минимизации негативных последствий, в том числе импортозамещение, привлечение иностранного капитала, переориентация на новые рынки и диверсификация логистических цепочек. На примере автомобильной промышленности показаны успехи и ограничения политики импортозамещения, а также имеющаяся зависимость от иностранных технологий и компонентов. Особое внимание уделено проблеме отставания в сфере научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и необходимости ускоренного развития отечественных технологий для обеспечения долгосрочной экономической безопасности.*

***Ключевые слова:** экономическая безопасность, промышленные предприятия, санкции, импортозамещение, стратегии адаптации, автомобильная промышленность, технологическая зависимость.*

Первые политические и экономические санкции в отношении России со стороны США и стран ЕС были введены в 2012 г. В последующие годы количество антироссийских ограничений неизменно увеличивалось, а поводы для этого постоянно менялись.

С начала проведения специальной военной операции (февраль 2022 г.) уже более 60 стран, включая США, Канаду, государства Европейского союза, Великобританию, Новую Зеландию и Японию, ввели и поэтапно

продолжили, расширили различные санкции против Российской Федерации. Эти меры стали отражением недовольства международного сообщества действиями России.

В ответ на данные действия Распоряжением Правительством РФ от 5 марта 2022 г. № 430-р был утвержден список иностранных государств и территорий, совершающих в отношении Российской Федерации, российских юридических лиц и физических лиц недружественные действия.

В марте 2022 г. Россия стала страной-лидером по числу введенных против нее санкций. К марту 2025 г. количество санкций против Российской Федерации достигло 18 788 [12]. Следует рассматривать данное положение вещей как один из видов внешних угроз. Важная задача экономической безопасности российских промышленных предприятий заключается в том, чтобы уменьшить негативные последствия санкций.

Цель работы – исследовать санкционную экономику и оценить эффективность стратегий экономической безопасности российских промышленных предприятий.

Обобщая научные исследования [4, 9, 13], санкции недружественных стран в отношении Российской Федерации можно разделить на четыре основные категории:

1) *экономические*. Направлены на ограничение или запрет определенных экономических действий. Эти санкции включают запрет на экспорт и импорт определенных товаров и технологий, таких как оружие, двойные технологии (технологии, которые могут быть использованы как в гражданских, так и в военных целях) и стратегические ресурсы, а также запрет на инвестиции в определенные сектора экономики;

2) *финансовые*. Включают ограничения на доступ к международным финансовым рынкам, заморозку активов и запреты на ведение банковских операций. Эти санкции в первую очередь проявились в отключении российских банков от международных платежных систем;

3) *персональные*. Направлены на ограничение прав определенных лиц. В основном такие санкции касаются политических деятелей, представителей крупного бизнеса и государственных структур. Они также включают запрет на въезд в страну, которая ввела санкции, и ограничения на открытие банковских счетов на ее территории;

4) *торговые*. Включают введение тарифов и квот на определенные товары, что затрудняет их импорт или экспорт. Данные санкции проявляются в установлении высоких тарифов на импорт некоторых товаров или в ограничении количества товаров, которые могут быть импортированы или экспортированы. Такие меры приводят к росту цен на продукцию, возникновению дефицита отдельных товаров и осложнению торговых взаимоотношений между государствами.

Санкционная политика направлена на усиление экономического и политического давления на Россию с целью изменения ее внешне-политической стратегии и прекращения действий, вызывающих международное осуждение, а также на снижение ее влияния в глобальной экономике.

На основе исследований [2, 3, 10, 15] были выделены следующие стратегии экономической безопасности, ориентированные на минимизацию негативных последствий для российского бизнеса:

1. Импортозамещение – стратегия замены импортированных товаров отечественными аналогами. Целью является уменьшение зависимости от зарубежных поставок и создание устойчивых внутренних производств.

2. Привлечение иностранного капитала – стратегия привлечения инвестиций из дружественных стран для финансирования проектов и развития экономики.

3. Переориентация на потоки импорта с западного на азиатские направления и новые направления экспорта – стратегия диверсификации международных торговых партнеров и рынков сбыта, что позволяет снизить зависимость от традиционных направлений внешней торговли.

4. Диверсификация методов и каналов доставки российских товаров к зарубежным потребителям – стратегия внедрения новых логистических цепочек и транспортных маршрутов для обеспечения стабильных поставок товаров на международные рынки.

Для успешного обеспечения экономики страны необходимыми товарами (особенно это касается машин, оборудования и комплектующих для промышленного производства) в условиях сохраняющегося санкционного давления необходим выбор стратегий импортозамещения, которые наилучшим образом соответствуют современным условиям ведения хозяйства. Анализ текущих параметров экономической среды показывает, что процессы импортозамещения влияют как на внутреннее, так и на внешнеэкономическое функционирование предприятий.

В данном контексте можно выделить две основные стратегии (см. источник [15]), которые могут быть эффективно реализованы российскими производителями для обеспечения непрерывного и бесперебойного производства необходимых товаров и услуг.

Первая из этих стратегий – внутриэкономическая, направленная на развитие импортозамещения на базе российских предприятий. Это импортозамещение должно охватывать не только готовую продукцию, но и ее узлы, комплектующие, материалы, технологии, оборудование и другие элементы. Согласно современным рыночным тенденциям, для организации импортозамещения на внутреннем рынке могут применяться разнообразные технологии, которые также могут быть интегрированы в российскую экономику через создание с зарубежными партнерами совместных предприятий.

Вторая стратегия – внешнеэкономическая, которая предполагает импортные поставки продукции, ее компонентов, оборудования и технологий из дружественных стран. Необходимо признать, что не все товарные группы и компоненты могут быть произведены на территории России, и в таких случаях следует рассматривать альтернативные пути импортозамещения через закупки из дружественных стран.

В современных условиях нельзя отдать предпочтение какой-либо одной стратегии. Каждая из них находит свое применение в зависимости от отраслевой принадлежности импортозамещаемой продукции, потребностей в ней, уровня технологической применимости оборудования, а также финансовых и технологических возможностей организаций, занимающихся импортозамещением.

Реализацию стратегии импортозамещения можно показать на примере автомобильной промышленности, а именно сегмента автомобильного рынка «Легковые автомобили».

В современных условиях реформирования автомобильной отрасли России наблюдается существенный сдвиг в направлениях международного сотрудничества. Происходит планомерный переход от традиционных партнерств с западными автопроизводителями к развитию взаимодействия с компаниями из дружественных государств.

С 2022 г. на российском рынке новых легковых автомобилей наблюдаются существенные структурные трансформации. Несмотря на динамичность процессов, уже возможно выявить устойчивые тренды данных изменений.

На основе ежегодных отчетов Автостата [11] был выполнен обзор российского рынка новых легковых автомобилей за 2021 и 2024 гг. Сравнительный анализ представлен в таблице.

Обзор российского рынка новых легковых автомобилей
в 2021 и 2024 гг. (составлено авторами по данным источника [11])

№	Страна производ- ства	2024 г.		Страна производ- ства	2021 г.	
		Кол-во, тыс. шт.	Доля, %		Кол-во, тыс. шт.	Доля, %
1	Россия	436, 16	27,7	Россия	391, 6	23,49
2	Южная Корея	61, 28	3,9	Южная Корея	377, 61	22,66
3	Франция	73, 85	4,7	Франция	141, 88	8,51
4	Япония	144, 58	9,2	Япония	234, 52	14,07
5	Китай	791, 45	50,3	Китай	101, 67	6,10
	Прочие	63, 98	4,2	Прочие	419, 53	25,17
Всего продано	–	1 571, 3	100	–	1 666 780	100

Наиболее заметной тенденцией стало значительное сокращение присутствия традиционных зарубежных автопроизводителей на российском рынке, обусловленное вынужденным уходом ряда крупных игроков. Этот процесс привел к существенному высвобождению рыночной ниши, созданию новых возможностей для расширения влияния других участников. Динамика изменения доли легковых автомобилей на российском рынке в 2021–2024 гг. представлена на рис. 1.

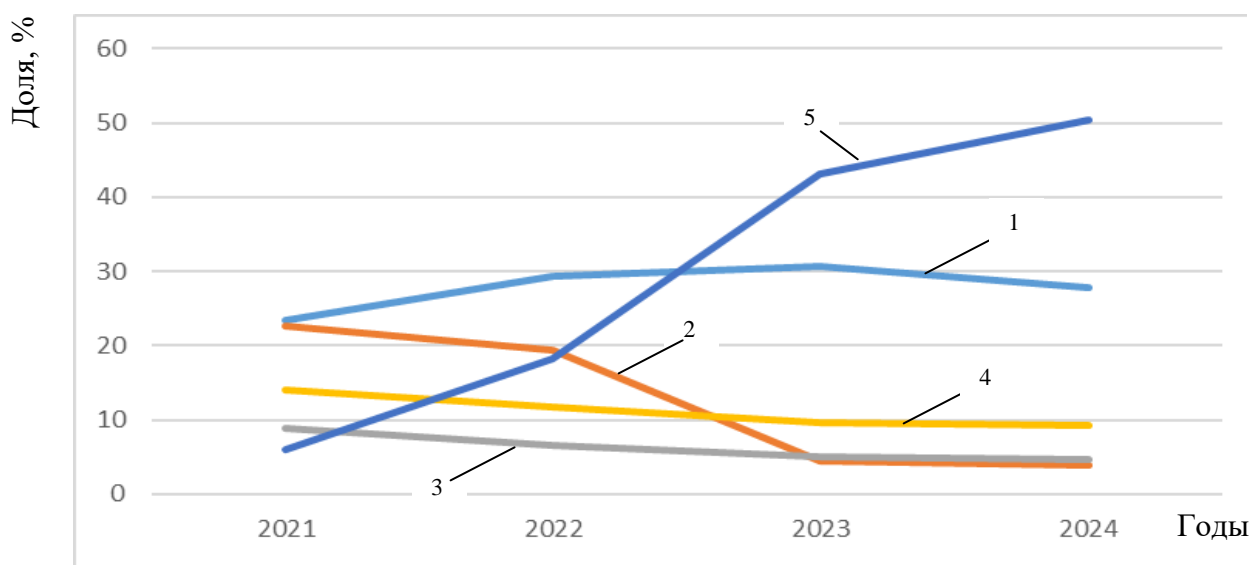


Рис. 1. Доля проданных легковых автомобилей на российском рынке в 2021–2024 гг. (составлено авторами по данным источника [11]):
1 – Россия; 2 – Южная Корея; 3 – Франция; 4 – Япония; 5 – Китай

За 2021–2023 гг. доля российских автомобилей на рынке увеличилась с 23 до 30 %, однако в 2024 г. было зафиксировано небольшое снижение до 27,8 %. В условиях санкционного давления такой прирост выглядит скромным, особенно учитывая масштаб вызовов, стоящих перед отраслью.

В.Р. Парцвания справедливо отмечает: «Политика импортозамещения приносит краткосрочные эффекты, но проигрышна в долгосрочной перспективе» [8, с. 119]. Действительно, несмотря на видимый прогресс в замещении импортной продукции, успех этой политики остается неустойчивым без постоянной государственной поддержки. Формирование здоровой конкурентной среды выступает ключевым условием перехода от протекционизма к устойчивому развитию отрасли. Однако текущая ситуация показывает, что российский автопром сталкивается с системными ограничениями, препятствующими созданию полноценной конкурентоспособной среды.

До введения санкций присутствие иностранных автопроизводителей в России открывало значительные возможности для развития отечественной автомобильной промышленности. Крупные международные

компании создавали современные производственные мощности и теоретически могли способствовать передаче ведущих технологий и управленческих практик. Однако российская сторона не смогла в полной мере воспользоваться этим потенциалом. Вместо глубокой локализации и освоения критически важных технологий сотрудничество ограничивалось сборкой упрощенных версий автомобилей, адаптированных под ценовой сегмент местного рынка. При этом ключевые компоненты и технологии оставались зарубежными, что фактически блокировало реальный технологический трансфер и не позволяло создать полноценную производственную базу внутри страны [7].

Текущее сотрудничество с китайскими автопроизводителями, несмотря на оперативное восстановление производственных объемов, демонстрирует тревожную преемственность прежних стратегических просчетов. Хотя быстрорастущая доля российско-китайских автомобилей и реализация таких проектов, как «Москвич 3» и Lada X-Cross 5 [1, 6], подтверждают способность отрасли к быстрой адаптации, эта модель развития содержит системные риски.

Китайские производители, как и их зарубежные предшественники, предлагают российскому рынку удешевленные версии своих моделей с упрощенной комплектацией, за счет чего сохраняется зависимость от импорта критически важных компонентов. Формальная локализация сборки не сопровождается передачей ключевых технологий или созданием полноценных производственных цепочек внутри страны. В результате происходит следующее:

1. Технологическая зависимость сохраняется – высокотехнологичные компоненты (электронные системы, современные силовые агрегаты) по-прежнему закупаются за рубежом.

2. Качество продукции остается низким – использование упрощенных решений и дешевых материалов ограничивает конкурентоспособность автомобилей.

3. Инновационный разрыв увеличивается – отсутствие доступа к передовым разработкам (например, в области электрообъемности) усугубляет отставание от глобальных трендов.

Таким образом, несмотря на временную стабилизацию, текущая модель сотрудничества не создает основы для устойчивого технологического развития российской автомобильной промышленности. Без перехода к глубокой локализации, включая освоение производства критических компонентов и инвестиции в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР), отрасль рискует сохранить периферийный статус в глобальной цепочке добавленной стоимости.

Главной проблемой остается технологическое отставание российской автомобильной промышленности. Санкции не только ограничили доступ к зарубежным технологиям, но и усложнили привлечение инвестиций в

НИОКР, что особенно критично в условиях глобального перехода к электромобильности и цифровым решениям (рис. 2). В 2024 г. Россия уступала Южной Корее в 5 раз, Японии – в 3,5 раза, а Франции и Китаю – в 2.

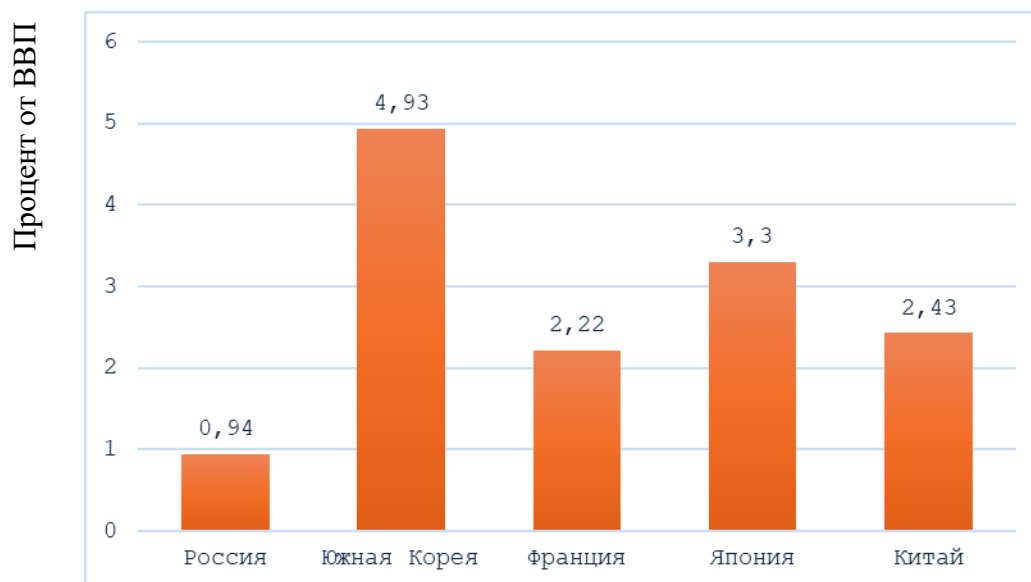


Рис. 2. Уровень расходов на НИОКР в исследуемых странах в 2024 г.
(составлено авторами по данным источника [14])

Для сокращения отставания следует повысить уровень финансирования науки в стране, преодолеть разрыв в уровне расходов на НИОКР.

Активное взаимодействие с китайскими производителями обеспечило оперативное насыщение рынка доступной продукцией, но не решило системную проблему технологической зависимости. Критически важные компоненты – электронные системы управления, высокотехнологичные узлы, современные силовые установки (особенно для электромобилей) – продолжают поставляться из-за рубежа.

Данная зависимость несет в себе валютные, логистические и технологические риски, ставит под вопрос долгосрочную конкурентоспособность и устойчивость российской автомобильной промышленности. Особенно остро эта проблема проявляется на фоне глобального перехода к новому технологическому укладу в автомобилестроении, где лидирующие позиции определяются именно способностью производить критически важные компоненты и системы [5].

Проведенное исследование стратегий экономической безопасности российских промышленных предприятий в условиях санкций позволяет констатировать, что меры внешнеэкономического и внутриэкономического импортозамещения сыграли важную роль в адаптации к новым реалиям. Эти стратегии дали возможность частично смягчить последствия

ограничений, обеспечив рост доли отечественной и китайской продукции на внутреннем рынке. Однако их потенциал оказался реализован лишь отчасти, поскольку сохраняется критическая зависимость от импортных технологий и компонентов, особенно в высокотехнологичных отраслях. Данная тенденция подрывает устойчивость производственных цепочек и усиливает уязвимость промышленности к дальнейшим геополитическим рискам.

Особую озабоченность вызывает отставание в сфере НИОКР, которое ограничивает возможности создания конкурентоспособных отечественных разработок. В условиях технологического разрыва с ведущими экономиками мира сохраняется риск долгосрочной зависимости от иностранных решений, что противоречит целям обеспечения экономической безопасности.

Для преодоления этих вызовов необходимо не только замещение импорта, но и ускоренное развитие собственных технологий, а также глубокая локализация производства и формирование полноценных инновационных экосистем. Текущие меры поддержки позволяют нивелировать краткосрочные риски, однако без стратегических инвестиций в науку, образование и высокотехнологичные отрасли российская промышленность рискует остаться в зависимом положении. Таким образом, устойчивость экономики в условиях санкций требует не просто адаптации к новым ограничениям, а системной модернизации, направленной на создание самодостаточной, технологически развитой промышленной базы.

Библиографический список

1. Автоновости на Autonews.ru. АвтоВАЗ показал новый кроссовер Lada X-cross 5. Главные факты о модели. URL: <https://www.autonews.ru/news/6438027a9a7947a5a5ae7a1f> (дата обращения: 06.04.2025).
2. Волкодавова Е.В. Стратегии импортозамещения в современной российской экономике // Проблемы развития предприятий: теория и практика. 2023. № 1-2. С. 135–138.
3. Кайгородцев А.А. Влияние санкций на экономическую безопасность России // Экономическая безопасность. 2023. Т. 6. № 2. С. 479–496.
4. Ковалева Е.Г., Корсачева Е.А., Васильев И.И. Влияние анти-российских санкций на банковскую систему РФ. Меры поддержки Центральным Банком России банковского сектора в связи с анти-российскими санкциями // Финансовые рынки и банки 2022. № 11. С. 25–29.
5. Ленчук Е.Б. Технологическая модернизация как основа антисанкционной политики // Проблемы прогнозирования. 2023. № 4 (199). С. 54–66.

6. Москвич 3. Википедия. Свободная энциклопедия. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Москвич_3 (дата обращения: 06.04.2025).

7. Мырин В.А., Крапоткина О.Е. Западные санкции и АО «Автоваз»: следствия и пути преодоления // Российские регионы в фокусе перемен: сборник докладов XVIII Международной конференции, 16–18 ноября 2023 года, Екатеринбург. Екатеринбург: Ажур, 2023. С. 402–406.

8. Парцвания В.Р. «Ловушка импортозамещения» в реалиях автомобилестроения // Проблемы прогнозирования. 2022. № 2. С. 119–130.

9. Пирчак А.В. Экономика России в период санкционных ограничений // Проблемы развития социально-экономических систем: материалы VIII Международной научной конференции молодых ученых и студентов, 18 апреля 2024 года, Донецк // Научная электронная библиотека. URL: <https://www.elibrary.ru/defaultx.asp> (дата обращения: 02.03.2025).

10. Рахматуллин М.А., Губайдуллина И.Н. Обеспечение экономической безопасности в условиях санкций // Форум. 2023. № 2 (28). С. 25–28.

11. Рынок новых легковых автомобилей в 2021–2024 годах. Аналитическое агентство «Автостат». URL: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения: 06.04.2025).

12. Санкции против России: актуальная статистика. Информационная группа «Интерфакс». URL: <https://x-compliance.ru/statistics> (дата обращения: 02.03.2025).

13. Ткаченко Е.Д. Понятие, цели, принципы применения экономических санкций в международной торговой практике // Молодая наука Сибири. 2020. № 2. URL: <http://mnv.irgups.ru/toma/28-20> (дата обращения: 06.04.2025).

14. Уровень расходов на НИОКР в странах мира // Центр гуманитарных технологий, 2006–2025. URL: <https://gtmarket.ru/> (дата обращения: 10.04.2025).

15. Шуляк С.О. Политика импортозамещения и ее роль в современной экономической системе Российской Федерации // Вестник Академии знаний. 2023. № 2 (55). С. 279–286.

ECONOMIC SECURITY OF RUSSIAN INDUSTRIAL ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF SANCTIONS

M.V. Osadchaya

***Abstract.** The article examines the strategies of economic security of Russian industrial enterprises in the context of sanctions pressure. The main categories of sanctions and their impact on the Russian industry are analyzed. Key strategies for minimizing negative impacts are considered, including import*

substitution, attracting foreign capital, reorientation to new markets, and diversification of logistics chains. The example of the automotive industry shows the successes and limitations of import substitution policy, as well as continued dependence on foreign technologies and components. Special attention is paid to the problem of lagging behind in the field of R&D and the need for accelerated development of domestic technologies to ensure long-term economic security.

Keywords: *economic security, industrial enterprises, sanctions, import substitution, adaptation strategies, automotive industry, technological dependence.*

Об авторе:

ОСАДЧАЯ Мария Валерьевна – студентка, ФГБОУ ВО «Тверской государственный технический университет», Тверь. E-mail: alfimovamar@gmail.com

Научный руководитель – Скворцова Галина Геннадьевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления производством, ФГБОУ ВО «Тверской государственный технический университет», Тверь. E-mail: gala-skvortsova@yandex.ru

About the author:

OSADCHAYA Maria Valerievna – Student, Tver State Technical University, Tver. E-mail: alfimovamar@gmail.com

Research manager – Skvortsova Galina Gennadyevna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics and Production Management, Tver State Technical University, Tver. E-mail: gala-skvortsova@yandex.ru

УДК 332.1(470+571)

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ В РЕГИОНАХ РОССИИ

П.Ю. Павлова

© Павлова П.Ю., 2025

Аннотация. В статье рассмотрены основные вызовы и препятствия, стоящие перед регионами России в процессе перехода к устойчивому развитию, включая экономическую нестабильность, социальные и экологические последствия. Исследованы текущие геополитические условия и их влияние на устойчивость развития регионов. Особое внимание уделено проблемам и препятствиям, с которыми