

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № s2 / 2023, Vol. 15, Iss. s2 <https://esj.today/issue-s2-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/52FAVN223.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Михайлин, Н. В. Ключевые вопросы модернизации обеспечения экономической безопасности на предприятиях автомобильной промышленности в условиях импортозамещения / Н. В. Михайлин // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № s2. — URL: <https://esj.today/PDF/52FAVN223.pdf>

For citation:

Mikhailin N.V. Key issues of modernization of economic security at the enterprises of the automotive industry in the context of import substitution. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(s2): 52FAVN223. Available at: <https://esj.today/PDF/52FAVN223.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 338

Михайлин Никита Витальевич

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Факультет «Экономики и бизнеса»
E-mail: mr.mehej@yandex.ru

Научный руководитель: **Земсков Владимир Васильевич**

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», Москва, Россия
Доктор экономических наук
Профессор Департамента экономической безопасности и управления рисками
E-mail: VVZemskov@fa.ru

Ключевые вопросы модернизации обеспечения экономической безопасности на предприятиях автомобильной промышленности в условиях импортозамещения

Аннотация. Автором работы были исследованы аспекты модернизации обеспечения экономической безопасности отечественных предприятий автомобильной промышленности в условиях импортозамещения. Была выявлены главные угрозы экономической безопасности отрасли и отдельных предприятий на примере деятельности ПАО «ГАЗ» и ПАО «АвтоВАЗ». Исследованы предпринятые меры и оценена их эффективность. Так, высокая зависимость от импорта, в особенности из «недружественных» государств, и низкая локализация производств в итоге привело к существенному ослаблению производственных мощностей предприятий и падению качества итоговой выпускаемой продукции. Отдельные предприятия вовсе прекратили свое производство на определенный срок, в связи с чем автор охватил в исследовании меры предпринимаемые на уровне государства и отдельными предприятиями для стабилизации своей деятельности путем импортозамещения. По мнению автора, в условиях снижения спроса на автомобили, финансовые ресурсы автопроизводителей могут быть истощены. Для модернизации обеспечения экономической безопасности предприятий необходимы внешние финансовые ресурсы государства или создание благоприятных условий для функционирования отрасли. Государство, как считает автор, должно взять ведущую роль в преобразовании экономической безопасности отрасли и определить баланс между фискальной политикой и государственной поддержкой импортозамещения. Предприятия должны локализовать производство и развивать научно-исследовательскую деятельность. Развитие кадрового потенциала является необходимым условием для осуществления всех необходимых действий. Полный процесс модернизации экономической безопасности отрасли, как полагает

автор, займет длительное время, поэтому планы по импортозамещению в отрасли к 2035 году Минпромторга являются наиболее соответствующими действительности.

Ключевые слова: экономическая безопасность; импортозамещение; устойчивое развитие; автомобильная промышленность; риски; санкционный режим; национальная экономика; отраслевая экономика

Введение

Актуальность данного исследования обусловлена сложившимися геополитическими условиями, при которых российская автомобильная промышленность была ограничена в импорте необходимых для деятельности материалов и запасных частей. В отягчённых условиях обеспечения экономической безопасности новых экономических реалий обязывают промышленные предприятия модернизировать процессы и осуществлять импортозамещение. Поскольку этот процесс длительный, автором будет сделан анализ перспектив дальнейшего развития обозначенных процессов.

Цель исследования заключается в выявлении ключевых аспектов модернизации обеспечения экономической безопасности на предприятиях автомобильной промышленности в условиях импортозамещения.

Объектом исследования является предприятия автомобильной промышленности.

Предметом исследования является мероприятия по модернизации экономической безопасности автомобильной промышленности в условиях импортозамещения.

1. Методы и материалы

При написании автором использовались следующие методы: статистический анализ, сравнение, визуализация статистических данных, синтез.

Для достижения данной цели в работе были поставлены следующие задачи:

- Рассмотреть мероприятия, направленные на поддержку экономической безопасности предприятий автомобильной промышленности и развитие импортозамещения.
- Определить ключевые факторы, влияющие на модернизацию обеспечения экономической безопасности на предприятиях автомобильной промышленности в условиях импортозамещения.
- Провести анализ эффективности мероприятий по модернизации обеспечения экономической безопасности на предприятиях автомобильной промышленности в условиях импортозамещения.

Исследование основывается на нормативно-правовых актах, теоретических и методологических положениях, разработанных отечественными авторами, предложениях, раскрывающих проблематику экономической безопасности автомобильных предприятия в условиях импортозамещения.

Теоретические аспекты экономической безопасности раскрыты на основании трудов Н.С. Безуглой [1], Г.А. Васильева и Э.А. Халиковой [2], Ю.А. Ткаченко и В.С. Ларина [3], А.А. Куликовой, Е.Е. Борисенко и М.И. Волковой [4].

Сущность и значение импортозамещения для экономики были проанализированы на основании трудов Я.В. Яловенко [5], В.М. Юрьева [6], О.А. Мироновой [7], Силкина А.Ю. [8].

Вопросы относительно аспектов влияния импортозамещения на экономическую безопасность предприятия исследованы с учетом трудов Н.В. Климовой и О.И. Кудри [9], Н.В. Кривенко и Д.С. Епанешникова [10], А.П. Мешковой и Е.О. Востриковой [11], Д.Х. Шогеновой [12].

Аспекты экономической деятельности и обеспечения экономической безопасности предприятий автомобильной промышленности России был исследованы на основании трудов М.В. Кунцмана и А.А. Султыговой [13], В.А. Шиляева [14], Е.А. Цыпловой и В.С. Глашкина [15], а также В.А. Рязанова [16].

Информационной базой исследования послужили статистические данные об импорте в Российскую Федерацию, отечественные нормативно-правовые акты федерального уровня и Интернет-ресурсы.

2. Результаты и обсуждения

Опасность может возникнуть в любой сфере жизни человека, поэтому существуют различные виды безопасности, такие как социальная, военная, информационная, энергетическая, психологическая и экономическая. Угроза же представляет собой более конкретную форму опасности, которая создает реальный ущерб интересам государства, бизнеса и общества.

Мировые риски, связанные с усилением противостояния между странами в научно-технической, сырьевой и военной сферах, а также кризис на рынке нефтяных ресурсов, приводят к созданию все больших угроз и опасностей для национальной экономики. Кроме того, появившаяся неожиданно угроза распространения пандемии COVID-19 и введение новых санкций со стороны западных стран создают сложности для бесперебойных поставок автомобильных компонентов и запчастей (далее — автокомпонентов) в страну, что негативно влияет на всю отрасль автомобильной промышленности.

Для стабильного и постоянного обеспечения стабильности работы предприятия автомобильной промышленности необходимо обеспечение экономической безопасности всей отрасли и отдельных предприятий. Рассмотрим основные теоретические аспекты экономической безопасности, необходимые для дальнейшего исследования проблемы.

Относительно экономической безопасности стоит обозначить определения для всей экономической системы и для отдельного предприятия. По трудам Н.С. Безуглой экономическая безопасность системы представляет собой «идеальное состояние», при котором она находится в состоянии равновесия, способна к саморегулированию в текущих и дальнейших условиях и стремится к достижению максимального результата. При этом автор справедливо отмечает, что достижение полной экономической безопасности системы невозможно, «потому и существует процесс, называющийся обеспечением экономической безопасности» [1, с. 64].

Г.А. Васильев и Э.А. Халикова в своем совместном труде дали определение экономической безопасности предприятия. По их мнению, это организуемое руководством и коллективом предприятия обеспечение «защищенности жизненно важных интересов предприятия от внутренних и внешних угроз» путем реализации системы мер организационного, правового, экономического, технического и социально-психологического характера [2]. Стоит отметить, что авторы справедливо затронули не только экономические аспекты обеспечения экономической безопасности, но и иные указанные выше, поскольку

одними экономическими мерами невозможно полноценно обеспечить экономическую безопасность, что будет показано на примере исследованного материала.

Для обеспечения экономической безопасности необходимо постоянно контролировать и анализировать внешние и внутренние угрозы, оценивая возможные последствия их реализации. На основе этого разрабатываются процедуры и стратегии реагирования на кризисные ситуации и принимаются управленческие решения.

Часто негативные последствия угроз оцениваются количественно, используя финансовое прогнозирование, однако для учета всех сторон экономической безопасности необходима более широкая методология. Поскольку, как отмечают отечественные исследователи, существует несколько составляющих экономической безопасности, таких как финансовая, кадровая, налоговая, информационная, технологическая и инженерно-техническая.

Так, кадровая составляющая предполагает анализ кадрового потенциала, т. е. трудовых ресурсов экономики и предприятий. Например, показатели эффективности рабочей силы, текучести кадров и социально-психологического состояния в коллективе.

Одновременно с этим анализ угроз предполагает исследование технико-технологической составляющей (коэффициенты износа и обновления, производительности труда и т. д.), потому как эти показатели отражают способность предприятия производить товары и услуги на современном оборудовании, соответствующего качества и продавать их по конкурентоспособной цене.

Также важно анализировать правовую составляющую деятельности предприятия и разрабатывать строгие процедуры, учитывающие законодательство страны, где предприятие работает, и стран, куда экспортируются его товары или услуги. Соблюдение правовых норм необходимо как для экспортных, так и для внутренних предприятий, чтобы избежать экономических санкций, которые могут серьезно повлиять на деятельность компании. Набор инструментов обеспечения экономической безопасности может отличаться в зависимости от отрасли, размера, структуры капитала и территории деятельности предприятия. Однако долгосрочная цель всегда заключается в возможности преодоления кризисных ситуаций и развития компании.

В отечественной научной доктрине выделяют три уровня обеспечения экономической безопасности предприятия. Первый уровень — высший уровень управления, где собственники и топ-менеджмент управляют стратегическим развитием бизнеса и сталкиваются с угрозами, такими как потеря права собственности или продажа бизнеса на невыгодных условиях.

Второй уровень — руководители подразделений и департаментов, которые управляют различными направлениями деятельности организации и могут столкнуться с угрозами, такими как использование схем недобросовестного личного обогащения наемными сотрудниками.

Третий уровень — работники предприятия, которые реализуют процедуры обеспечения экономической безопасности через исполнение бизнес-процессов, использование ресурсов и ведение документооборота. Угрозы на этом уровне более разнообразны, но могут привести к потере жизнеспособности организации в случае отсутствия комплексной системы экономической безопасности.

Охват системы экономической безопасности предприятия зависит от множества различных условий. Относительно предприятий таковыми являются ее масштаб деятельности (крупный, средний или малый бизнес), взаимодействие с ее контрагентами и их характеристики (отечественные и зарубежные, как пример), стоящих перед предприятием задач и целей, организационно-правовая форма, наличие отдельных инструментов обеспечения безопасности (охрана, юридическое сопровождение, пропускной режим на предприятии) и т. д.

Таким образом, экономическая безопасность является многосторонним понятием, однако ее обеспечение является необходимым для стабильного функционирования деятельности предприятия и всей экономической системы в целом. Для этого государству необходимо надлежащим образом регулировать экономику страны и обеспечивать надежность общей системы национальной безопасности.

Однако, в первую очередь экономическая безопасность предприятия зависит от принимаемых решений ее руководством, административным аппаратом и отдельными работниками, что говорит о ее системном характере. Для улучшения ее обеспечения необходимо осуществлять модернизацию, это процесс обновления и улучшения системы мер и механизмов, направленных на защиту бизнеса от возможных угроз и рисков. Она включает в себя анализ существующей системы обеспечения экономической безопасности, выявление ее недостатков и уязвимых мест, разработку новых стратегий и мероприятий для повышения эффективности защиты бизнеса, а также внедрение новых технологий и инструментов для улучшения контроля и управления рисками. Модернизация обеспечения экономической безопасности является необходимой для адаптации к изменяющимся условиям рынка и повышения конкурентоспособности предприятия.

Рассмотрим далее ключевые аспекты модернизации обеспечения экономической безопасности отечественных предприятий автомобильной промышленности, которые сейчас вынуждены прибегать к импортозамещению.

Процесс импортозамещения в автомобильной отрасли был начат до геополитического кризиса 2022 года. Распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2014 г. N 1936-р были утверждены планы мероприятий по импортозамещению в 22 отраслях экономики, в том числе автомобильной промышленности¹. Упоминание импортозамещения было в постановлениях Правительства РФ от 2015 года, где отдельно стимулирующие меры были предусмотрены для программы импортозамещения автомобильных компонентов и технологий, используемых для производства продукции компании². Была создана комиссия по импортозамещению для реализации данных поставленных планов³.

Это было связано с обострившимися экономическими условиями после введения западных санкций в отношении России, на что государство должно реагировать и обеспечивать собственную экономическую безопасность. В условиях, когда вся отрасль зависит от импорта автокомпонентов и материалов, экономическая безопасность каждого предприятия обладает рядом угроз.

Особенно остро вопрос стоял ввиду того, что импорт автозапчастей в России сильно зависим от стран «западного блока», что с 2022 года ужесточили свои санкции против российской экономики. В таблице 1 отображена статистика по импорту автокомпонентов (ТНВЭД — 8708) в Россию.

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2014 года № 1936-р «Об утверждении плана содействия импортозамещению в промышленности» // [Электронный ресурс] Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 30.05.2023).

² Постановление Правительства РФ от 17 июля 2015 г. N 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» // [Электронный ресурс] Режим доступа: Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 30.05.2023).

³ О создании Правительственной комиссии по импортозамещению и ее составе от 05.08.2015 г. № 785, распоряжение от 04.08.2015 г. № 1429-р // Официальный сайт Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://government.ru/docs/19160/> (дата обращения: 30.05.2023).

Таблица 1
Статистика по импорту автокомпонентов в Россию за 2017–2021 гг.

Страна-экспортер	Объем поставок за 2017 год, в тыс. дол.	Объем поставок за 2018 год, в тыс. дол.	Объем поставок за 2019 год, в тыс. дол.	Объем поставок за 2020 год, в тыс. дол.	Объем поставок за 2021 год, в тыс. дол.
Китай	1 072 602	1 123 232	1 219 311	1 149 415	1 963 103
Корея	1 045 243	1 194 528	1 319 464	1 041 184	1 540 375
Япония	1 154 234	1 347 843	1 288 518	1 014 889	1 458 150
Германия	1 157 349	1 346 299	1 284 321	1 212 151	1 453 530
США	365 070	355 940	361 323	340 460	566 599
Остальные страны	3 144 585	3 610 520	3 283 304	2 893 485	3 688 833

Составлено автором на основании данных портала TradeMap⁴

Как видно из представленных данных, каждый год в страну всего 5 стран поставляли суммарно больше объем автокомпонентов, чем из остальных более чем 90 стран-экспортеров. Более того, из лидеров в этом направлении оказалась лишь одна «дружественная» страна (Китай), что с большим отрывом опережает другого ближайшего «дружественного» экспортера (Турция с 366 016 тыс. дол. импорта за 2021 год).

Более того, общая структура российского импорта зависит от импорта машин и оборудования. На рисунке 1 представлена структура импорта в Россию за 2021 год.



Рисунок 1. Доля импорта в структуре экономики России 2021 гг. (в %) (составлено автором на основе данных Росстата⁵)

Таким образом, российская экономика и предприятия автомобильной промышленности существенно зависят от импорта, что в итоге поставило угрозы экономической безопасности целой отрасли. После наступившего геополитического кризиса в 2022 году были введены стимулирующие меры для развития промышленности, в том числе направления развития экологически безопасной продукции автомобильной отрасли⁶.

⁴ TradeMap: Trade statistics for international business development // [Электронный ресурс] Режим доступа: https://www.trademap.org/Country_SelProductCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c643%7c%7c%7c8708%7c%7c%7c4%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c2%7c1%7c%7c1 (дата обращения: 31.05.2023).

⁵ Федеральная служба государственной статистики. // [Электронный ресурс] URL: https://rosstat.gov.ru/statistics/vneshnyaya_torgovlya# (дата обращения: 31.05.2023).

⁶ Распоряжение Правительства РФ от 7 мая 2022 г. N 1130-р Об утверждении комплексного научно-технического проекта полного инновационного цикла «Создание экологически безопасных промышленных производств базовых высокотехнологических химических продуктов для автомобильной, строительной, медицинской и пищевой промышленности из углеводородного сырья на основе инновационных отечественных научных разработок» // Собрание законодательства Российской Федерации, 16 мая 2022 г. N 20 ст. 3333.

В сложившихся условиях одной из главных задач, стоящих перед российскими производителями автомобилей по импортозамещению выпускаемой продукции, является увеличение доли отечественных комплектующих и материалов в производстве автомобилей. Это позволит снизить зависимость от импорта и обеспечить устойчивость предприятий. Для этого необходимо развивать отечественное производство комплектующих и материалов, а также повышать их качество и конкурентоспособность.

Стратегическое планирование для отрасли представил Минпромторг. По новой стратегии развития российского автопрома до 2035 года, что в качестве проекта была опубликована в 2022 году, основным направлением становится повышение уровня локализации автокомпонентов и сокращение числа платформ, на которых будут производиться автомобили в России. Основной задачей до конца 2026 года является создание продукции с уровнем локализации 90 % в массовом сегменте, при этом доля продукции отечественных производителей должна составить не менее 50 %⁷. Предыдущая стратегия до 2025 года ориентировалась на встраивание российских предприятий в мировые цепочки поставок, в то время как новая стратегия провозглашает стремление к технологическому суверенитету.

Основными мерами поддержки со стороны государства для отрасли, в результате изучения ряда принятых мер, в этом направлении станут: выдача государственных гарантий, льготное кредитование, оказание консультационной и организационной поддержки, предоставление налоговых льгот и др.

Рассмотрим конкретные примеры российских автомобильных производителей относительно их мер по модернизации экономической безопасности своей деятельности. Первой компанией таковой рассмотрим компанию ПАО «АвтоВАЗ», чьи автомобили за 2022 год были наиболее продаваемыми в стране — автомобили LADA заняли первое место в рейтинге самых продаваемых легковых автомобилей за 2022 год с большим отрывом (188 645 ед. против 66 095 автомобилей KIA за аналогичный период⁸).

Первое время после введения санкций компания на время прекратила массовый выпуск автомобилей ввиду прекращения поставок автокомпонентов для сборки из-за рубежа. В этом проявился обозначенный нами ранее риск экономической безопасности предприятия, который в итоге в кратком сроке повлек за собой прекращение производства.

Однако уже с июня 2022 года компания объявила о начале выпуска специальной версии автомобилей LADA, в которой все автокомпоненты стали использоваться только от отечественных поставщиков. По сути, произошла локализация производства компонентов и материалов, однако это отобразилось и на конечном качестве товара — более нет в наличии системы курсовой устойчивости, антиблокировочной системы и т. д.⁹

Для наращивания локализации производства в первую очередь автокомпонентов необходимо государственное субсидирование, которое, по мнению специалистов рынка должно составить свыше 2,7 трлн на долгосрочную перспективу. Это необходимо для выравнивания себестоимости производимых компонентов, поскольку без равновесной и допустимой цены на таковые вся отрасль отечественного автопрома принимает на себя не

⁷ Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2022 г. N 4261-р // Собрание законодательства Российской Федерации, 2 января 2023 г. N 1 (часть III) ст. 422.

⁸ Продажи новых автомобилей в России за 2022 год. // [Электронный ресурс] URL: <https://auto.vercity.ru/statistics/sales/europe/2022/russia/> (дата обращения: 01.06.2023).

⁹ АвтоВАЗ объявил о начале продаж Lada Granta Classic 2022, названы цены // <https://xn--80aal0a.xn--80asehdb/auto-news/lada-granta-news/25781-avtovaz-objavil-o-nachale-prodazh-lada-granta-classic-2022-nazvany-ceny.html> (дата обращения: 02.06.2023).

просто финансовые риски, но «экзистенциальные», т. е. ставящие под угрозу существования ряд предприятий.

Рассмотрим иной пример крупного автопроизводителя из России — ПАО «ГАЗ». Компания по итогам 2022 года сохранила лидерство в сегменте коммерческих автомобилей, однако реализовала на 34 % меньше продукции год к году (отраслевой показатель — 45 %).

В отношении компании санкции подготавливались западными странами еще с 2018 году и в 2022 году вступили в силу. Существенной угрозой деятельности стало прекращение партнерства с немецкой компанией Volkswagen, который принял решение о прекращении концессионного производства вместе с ПАО «ГАЗ», в связи с чем, по словам председателя рабочих советов компании, сейчас простаивают мощности на 140 тыс. легковых автомобилей в год. Идет судебное разбирательство между компаниями относительно этого в рамках нескольких дел в Арбитражном суде Нижегородской области (дела № А43-12880/2023, № А43-6651/2023, № А43-9801/2023).

Для укрепления своей экономической безопасности компания намеревается задействовать имеющиеся производственные мощности и улучшить их с помощью проведения НИОКР и задействования наиболее современных технологий отечественного происхождения. Помимо этого, по словам представителей компании, каждый год компания внедряет в деятельность тысячи предложений от собственных работников с целью модернизации своей деятельности.

Анализируя исследованный материал, выделим и оценим следующие основные ключевые факторы модернизации обеспечения экономической безопасности:

Первый фактор — это локализация производства компонентов и материалов. Это включает в себя доли отечественных компонентов в производстве автомобилей позволяет снизить зависимость от импорта и повысить экономическую безопасность предприятий. Рассмотренный пример компании ПАО «АвтоВАЗ» показывает то, как это можно осуществить на основе имеющихся производственных мощностей в стране в оперативный срок, однако необходимо и далее осуществлять локализацию на федеральном уровне.

Для этого понадобится существенное государственное финансирование и предоставление гарантий отечественным производителям, и создание производственной базы достаточной мощности точно займет не менее чем десятилетие, в связи с чем указанная стратегия от Минпромторга и рассчитана до 2035 года. На данный момент меры лишь позволяют закрыть самые базовые потребности автопрома и отрасль до сих пор крайне зависима от импорта, структура которого меняется.

Одной из успешных временных мер для поддержки предприятий стало разрешение так называемого «параллельного импорта», который позволил импортировать в страну ряд необходимых компонентов без разрешения правообладателей¹⁰, преимущественно из стран, что ввели санкции относительно России. Это позволило предприятиям временно и частично решить вопрос с нехваткой автокомпонентов, однако, это является лишь временной мерой, которую будут пресекать и далее страны, что ввели санкции в отношении российской экономики. Потому, по мнению автора, необходимо развивать и далее локализацию производства на федеральном уровне и на уровне отдельных предприятий.

¹⁰ Постановление Правительства РФ от 29 марта 2022 г. N 506 «О товарах (группах товаров), в отношении которых не могут применяться отдельные положения Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в таких товарах, и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы» // Собрание законодательства Российской Федерации от 4 апреля 2022 г. N 14 ст. 2286.

Второй фактор — это развитие научно-технического потенциала. Необходимо развивать научно-технический потенциал страны и отдельных предприятий, чтобы обеспечить высокий уровень качества и конкурентоспособности продукции. Помимо государственного финансирования научной сферы, которое в условиях сложившегося кризиса не будет значительно увеличиваться в соответствии с бюджетными прогнозами Минфина, предприятиям необходимо также и самостоятельно увеличивать расходы на НИОКР для модернизации обеспечения экономической безопасности. На данный момент основные средства предприятий направляются на локализацию производства и преодоление имеющихся сложностей, однако, в долгосрочной перспективе без НИОКР локализация необходимых производственных мощностей трудноосуществима.

Третий фактор — это развитие кадрового потенциала страны и предприятий отрасли. С этой целью государство должно поддерживать обучение квалифицированных кадров для автомобильной промышленности, в свою очередь сами предприятия должны оказывать этому содействия относительно корпоративного обучения своих сотрудников. В последние годы это было активизировано: корпоративное обучение становится более распространенным, в свою очередь российская система образования постоянно реформируется.

Выводы

В условиях падающего спроса на первичную продукцию отрасли финансовые ресурсы автомобильных предприятий могут быть истощены. В связи с чем для осуществления всех необходимых мероприятий по модернизации экономической безопасности предприятий необходимы сторонние внешние финансовые ресурсы государства или же создание наиболее благоприятных условий для функционирования отрасли. В данном случае на макроуровне государство должно взять ведущую роль по преобразованию экономической безопасности отрасли и определить баланс между фискально-денежной политикой и государственной поддержкой импортозамещения в отрасли.

В свою очередь сами предприятия должны осуществить необходимые действия по локализации производства автокомпонентов и развитию научно-исследовательской деятельности в этой области. Все это также невозможно осуществить без развития кадрового потенциала, поскольку человеческий ресурс в настоящее время является чуть ли не основным компонентом для осуществления всех необходимых действий. При этом, по мнению автора, полный процесс модернизации обеспечения экономической безопасности отрасли в условиях ограниченного импорта в страну и проведения импортозамещения займет длительное время, в связи с чем предложенные планы по импортозамещению в отрасли к 2035 году Минпромторга представляются наиболее соответствующими действительности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Безуглая Н.С. Экономическая безопасность предприятия. Сущность экономической безопасности предприятия // Российское предпринимательство. — 2010. — № 4–1. — С. 63–67.
2. Васильев, Г.А., Халикова Э.А. Экономическая безопасность предприятия в современных условиях // Экономика и современный менеджмент: теория и практика: сб. ст. по материалам VIII Междунар. науч.-практ. конф. — Новосибирск: СибАК, 2011.

3. Ткаченко Ю.А., Ларин В.С. понятие экономической безопасности предприятия и ее значение в современных экономических условиях // Белгородский экономический вестник. 2020. № 2(82). С. 56–61.
4. Куликова А.А., Борисенко Е.Е., Волкова М.И. Методы управления экономической безопасностью предприятия // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. — 2017. — Т. 16. — № 4. — С. 57–65.
5. Яловенко Я.В. Импортзамещение как фактор обеспечения устойчивого развития национальной экономики // Экономика и эффективность организации производства. — 2015. — № 22. — С. 35–39.
6. Юрьев В.М. Реальные модели и инструменты импортзамещения в экономике России // Управление бизнесом. — 2015. — № 6. — С. 64.
7. Миронова О.А. Импортзамещение: зарубежный опыт и уроки для России // Международный научно-исследовательский журнал. — 2016. — № 7. — С. 15.
8. Силкин А.Ю. Импортзамещение и экономическая безопасность российской Федерации // Символ науки. — 2016. — № 2-2. — С. 237–238.
9. Климова Н.В., Кудря О.И. Экономическая безопасность России в условиях политики импортзамещения // Научный журнал КубГАУ. — 2016. — № 120. — С. 3–10.
10. Кривенко Н.В., Епанешникова Д.С. Обоснование возможностей эффективного импортзамещения в рамках обеспечения экономической безопасности // Журнал экономической теории. — 2019. — № 4. — С. 643–648.
11. Мешкова А.П., Вострикова Е.О. Оценка эффективности политики импортзамещения в контексте экономической безопасности // Beneficium. 2022. № 3(44). — С. 59–63.
12. Шогенова Д.Х. Угрозы экономической безопасности России в условиях санкций // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2022. — № 4-2. — С. 235–238.
13. Кунцман М.В., Султыгова А.А. Финансовые стратегии на предприятиях автопрома // ТДР. — 2022. — № 1. — С. 183–184.
14. Шиляев В.А. Современные подходы к обеспечению экосистемы в автомобильной промышленности // Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral». — 2022. — № 1. — С. 340–345.
15. Цыплов Е.А., Глашкина В.С. Автомобильная индустрия // Экономика и социум. 2021. — № 11-2(90). — С. 665–666.
16. Рязанов В.А. Импорт автомобильных комплектующих частей в Россию // Российский внешнеэкономический вестник. — 2021. — № 10. — С. 116–119.

Mikhailin Nikita Vitalievich

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: mr.mehej@yandex.ru

Academic adviser: **Zemskov Vladimir Vasil'evich**

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
E-mail: VVZemskov@fa.ru

Key issues of modernization of economic security at the enterprises of the automotive industry in the context of import substitution

Abstract. The author of the work investigated the aspects of modernization of ensuring the economic security of domestic enterprises in the automotive industry in the context of import substitution. The main threats to the economic security of the industry and individual enterprises were identified on the example of the activities of PJSC GAZ and PJSC AvtoVAZ. The measures taken were studied and their effectiveness was evaluated. Thus, high dependence on imports, especially from "unfriendly" states, and low localization of production eventually led to a significant weakening of the production capacities of enterprises and a drop in the quality of the final product. Some enterprises completely stopped their production for a certain period, in connection with which the author covered in the study the measures taken at the state level and by individual enterprises to stabilize their activities through import substitution. According to the author, in the face of declining demand for cars, the financial resources of automakers may be depleted. To modernize the economic security of enterprises, external financial resources of the state or the creation of favorable conditions for the functioning of the industry are needed. The state, according to the author, should take a leading role in transforming the economic security of the industry and determine the balance between fiscal policy and state support for import substitution. Enterprises should localize production and develop research and development activities. The development of human resources is a prerequisite for the implementation of all necessary actions. The full process of modernizing the economic security of the industry, as the author believes, will take a long time, so the plans for import substitution in the industry by 2035 by the Ministry of Industry and Trade are the most consistent with reality.

Keywords: economic security; import substitution; sustainable development; automotive industry; risks; sanctions regime; national economy; sectoral economy