

УДК 32

Экономическая политика РФ по вопросу импорта китайских автомобилей: современные реалии

Ян Цзуци

Магистрант,
Высшая школа перевода,
Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова;
119991, Российская Федерация, Москва, ул. Ленинские горы, 1;
e-mail: yangzuqi2@gmail.com

Аннотация

Статья посвящена актуальной проблеме анализа состояния китайско-российской автомобильной торговли. В работе проанализированы статистические данные экспортно-импортных операций на автомобильном рынке Китая и России. Особое внимание уделено развитию импорта продукции машиностроительной отрасли, а также путям решения возникающих в этой сфере проблем. Автор рассматривает деятельность различных китайских автомобильных компаний, успешно реализующих свою продукцию на российском рынке, и анализирует особенности китайско-российского торгового оборота. В статье также исследуется значение параллельного импорта автомобилей для экономики РФ, выделены основные преимущества и недостатки частичной легализации параллельного импорта. Проведен анализ мер, направленных на обеспечение экономической безопасности, и изучена роль государственной экономической политики в регулировании импорта китайских автомобилей. Автор приходит к выводу, что приток параллельно импортируемых автомобилей оказал существенное влияние на ценовую систему российского авторынка. В свою очередь, активные продажи китайских автомобильных брендов стали важным драйвером роста автомобильного экспорта Китая.

Для цитирования в научных исследованиях

Ян Цзуци. Экономическая политика РФ по вопросу импорта китайских автомобилей: современные реалии // Теории и проблемы политических исследований. 2024. Том 13. № 12А. С. 150-158.

Ключевые слова

Экономическая политика, внутренний рынок, экспортно-импортные операции, импорт китайского автотранспорта, спрос, предложение.

Введение

В результате санкций, большое количество западных компаний, в том числе автомобильных, ушли с российского рынка. Соответственно, российский автомобильный рынок столкнулся с нехваткой комплектных автомобилей и запчастей. На фоне нестабильных курсов валют и неопределенных перспектив автомобильного рынка в России также выросли цены на автострахование.

Политические решения западных компаний привели к ситуациям, когда автомобильные компании фактически теряли рынки, наносился ущерб местной промышленности и ограничивался общественный спрос. Китайские автомобильные бренды воспользовались этой возможностью и изменили эту ситуацию с помощью информационно-коммуникационных технологий [Прончев, 2022, с. 48], в т.ч. в банковском секторе экономики [Минаков, Суглобов, 2021, с. 92], добившись «беспроблемного» сотрудничества между двумя странами [Матризаев, 2020, с. 42].

Кроме того, нужно отметить, что в последние годы российские потребители признали улучшение качества китайской продукции, заполнив некоторые рыночные пробелы. В настоящее время автомобильное сотрудничество стало новым направлением торгово-экономического сотрудничества двух стран [Алиакберова, Волков, 2012, с. 302].

Основное содержание

По данным Росстата, в прошлом году китайско-российская автомобильная торговля добилась ощутимых результатов. Данные показывают, что самый высокий объем продаж в 2023 г. у российского локального бренда Lada с годовым объемом продаж 324 446 автомобилей. Китайские бренды занимают 2-7-ые места, догоняя южнокорейские Kia, Hyundai и японскую Toyota, которые являются традиционными гигантами продаж на российском рынке. По доле на конец декабря 2023 г. китайские легковые автомобили составили 76,1% от новых автомобилей, импортированных в Россию [Аналитическое агентство "Автостат", www...]. Данные показывают, что все больше дилеров выбирают китайские бренды.

Важным событием, касающимся экономической политики РФ по импорту китайского автопрома, стало вступление 1 октября 2023 г. в силу новых правил параллельного импорта Минпромторга России.

Нужно отметить, что на рынке сложилась ситуация, когда юридические лица приобретают китайские автомобили за рубежом, перевозят их в РФ, а затем перепродают по цене, ниже рекомендованной производителем. В результате официально продаваемые автомобили стоят дороже, чем параллельно импортированные, а это, в свою очередь, ухудшает положение китайских автомобильных брендов на российском рынке. Фактически с 1 октября 2023 г. Россия запретила ввоз автомобилей Changan, Xingtu, Geely, Tank, Kaiyi, Dongfeng и мн. др., которые продолжают работать на российском рынке в рамках «параллельного импорта».

По данным агентства по анализу российского автомобильного рынка «Автостат», в первом полугодии 2023 г. китайские автопроизводители продали в России 168 тыс. автомобилей, соответственно, на долю автомобилей Китая приходится около 80% ежемесячного импорта России [Аналитическое агентство "Автостат", www...].

Импорт стал лучшим выбором для российских автолюбителей не только с точки зрения комплектации автомобилей, но и с точки зрения поставок запчастей. Чтобы смягчить данную

ситуацию, Россия ввела положения о либерализации параллельного импорта, начиная с 2022 г., и автомобильная промышленность таким образом становится крупнейшим бенефициаром [Аналитическое агентство "Автостат", www...].

После начала СВО многие транснациональные автомобильные компании и гиганты комплекующих одна за другой покинули Россию, оставшуюся нишу на рынке быстро заполнили китайские автомобильные компании.

В 2023 г. в десятке рейтингов продаж на российском автомобильном рынке китайские автомобильные бренды занимают твердые позиции. Среди них совокупный объем продаж Chery составляет 118 900 автомобилей; Haval, занимающий третье место, имеет совокупный объем продаж 111 700 автомобилей. Кроме того, в первую десятку вошли китайские автомобильные бренды: Geely, Changan, Xingtu и др.

Нужно признать, что китайские автопроизводители пытаются завоевать большую долю на российском рынке. Например, Haval запустил производство двигателей на своем новом заводе в Тульской области, Chery планирует в 2024 г. вывести на российский рынок гибридную версию своей флагманской модели.

Учитывая повышение доли рынка с 9% в 2021 г. до 49% в 2023 году, можно сказать, что китайские автомобильные бренды успешно «завоевали» рынок России в прошлом году, так как со второй половины 2023 г. российское правительство дважды повышало порог ввоза китайских автомобилей. По данным «Автостата», ожидается, что экспорт новых автомобилей из Китая в Россию увеличится, к 2024 г. объем продаж превысит 600 000 единиц [Аналитическое агентство "Автостат", www...].

Многие аналитики указывают на то, что, в начале марта 2022 г., когда западные автомобильные компании объявили о прекращении поставок автомобилей, россияне массово скупали автомобили, основным стимулом послужил рост цен на автомобили после 1 апреля из-за изменения правил ввоза российских автомобилей из стран-членов Евразийского экономического союза. Многие исследователи данной тематики полагают, что субсидии и программы поддержки также увеличили спрос на автомобили. Брендом с наибольшим количеством автокредитов в 2023 г. является Chery, на долю которого приходится 20,8% от общего объема кредитов, за ним следуют Haval (15,1%), Geely (12,6%) и Lada (7,6%). На многие марки новых автомобилей по-прежнему действуют скидки и специальные предложения [Аналитическое агентство "Автостат", www...].

Новая политика России, вступившая в силу 1 апреля, фактически закрыла лазейки в серой таможенной схеме. Некоторые страны Центральной Азии также повысили пороговые значения импорта, что привело к увеличению стоимости параллельного экспорта.

Важно учитывать тот факт, что Китай никогда не сталкивался с таким объемом экспортируемых в настоящее время автомобилей [10, с. 1092]. Различные причины, в том числе ужесточение правил ввоза по параллельному импорту и «перегруз» на рынке, привели к тому, что с октября 2023 г. многие экспортные автомобили имеют низкую прибыль по сравнению с предыдущими периодами. Стремительное развитие параллельного экспорта шаг за шагом привело к дилемме низкой прибыли и высоких рисков для поставщиков [Шведов, Фугело, Плеханов, 2023, с. 223-224].

Помимо России тарифные барьеры повышают и страны Центральной Азии. Согласно последней политике некоторых стран, после 1 апреля автомобили из Китая должны быть авторизованы OEM-производителем (производитель оригинального оборудования). Однако при этом у физических лиц есть квота на покупку одного импортного автомобиля в год, что

означает, что розничные покупатели сами будут проходить таможенное оформление. Фактически, после 1 апреля параллельный экспорт в Россию практически остановился.

Не смотря на данные ограничения, в 2024 г. российская-китайская автомобильная торговля продолжается, российский рынок принимает новые модели, призванные максимально удовлетворить потребности российских потребителей. В настоящее время Китай стал крупнейшим импортером автомобилей в Россию, а Россия стала крупнейшим направлением экспорта автомобилей из Китая. Ожидается, что китайско-российское сотрудничество в автомобильной промышленности станет новой устойчивой движущей силой экономического и торгового развития двух стран.

2023 год — показательный год для российско-китайского экономического и торгового сотрудничества. Современные реалии доказывают, что торговля автомобилями необходима для улучшения и модернизации двустороннего сотрудничества между Китаем и Россией. Китайские автомобили вошли в тысячи домохозяйств в России, что отражает взаимодополняющие преимущества торговли между двумя странами [Шведов, Фугело, Плеханов, 2023, с. 223].

Как было сказано ранее, российские эксперты отмечают, что у россиян растет доверие к китайским брендам, которые сейчас активно заполняют места на российском автомобильном рынке. Хотя, для большинства российских потребителей часть китайских брендов по-прежнему недостаточно привлекательны. Эксперты полагают, что россиянам требуется в среднем от трех до шести лет, чтобы «взрастить» доверие к китайским автомобилям. Стоит отметить, что российские государственные ведомства приобретают китайские автомобили в качестве служебных автомобилей, а крупные форумы и встречи выбирают китайские автомобили в качестве служебных автомобилей, что является ярким примером того, как китайские автомобили достаточно быстро и уверенно завоевывают доверие российского рынка [Горьков, Дядюн, Лежейко, 2023, с. 26].

Российско-китайская автомобильная торговля добилась, действительно, ошеломляющих результатов. Безусловно, общей тенденцией для двух стран является углубление сотрудничества в автомобильной сфере. Исследование показывает, что в апреле 2024 г. на российском автомобильном рынке было зарегистрировано 147 тыс. новых легковых автомобилей и легковых коммерческих автомобилей, из них 11% - это автомобили параллельного импорта, однако в феврале и марте этот показатель составлял 16% и 15% соответственно [Аналитическое агентство "Автостат", www...].

Частично это связано с новой политикой в отношении импорта российских автомобилей, которая действует с апреля. Очевидно, что в будущем параллельный экспорт автомобилей из Китая в Россию будет отправляться напрямую в Россию через внутренние порты. Транзитный вариант больше не является экономически эффективным [Инюкин, Бурков, Голиков, 2024, с. 213-214].

Кроме того, новая политика выдвинула более четкие квалификационные требования (сертификация ОТТС) для экспортных автодилеров, что позволит исключить некоторых индивидуальных автодилеров и мелких автодилеров [Качанова, Марченко, 2023, с. 173].

Другая точка зрения заключается в том, что этот шаг поможет китайским автопроизводителям еще больше расширить свой экспорт в Россию. После того, как европейские и американские автомобильные бренды ушли с российского рынка, китайские автомобильные бренды в последние годы добились быстрого роста на российском местном рынке. Данные показывают, что Китай экспортировал в Россию 910 000 автомобилей в 2023 г., что на 459% больше, чем в прошлом.

Весь 2023 год, как и прошедшие 2 квартала 2024 г., имеют определяющее значение для китайских автокомпаний, конкурирующих на российском рынке. В частности, мы можем понять это с помощью, например, объема продаж Haval, принадлежащего Great Wall, который в 2023 г. превысил отметку в 100 000 штук, достигнув 111 720 единиц. В первую десятку брендов также вошли Geely и Changan с продажами 93 553 и 47 765 автомобилей соответственно.

Что касается конкретных моделей, то модель компактного внедорожника Great Wall Haval Jolion, глобальная версия First Love, стала второй по объему продаж в 2023 г. после Lada Granta (191 074 штуки), при этом за год было продано 48 980 штук. Chery Tiggo 7 PRO занял пятое место с объемом продаж 40 992 единицы [Агапов, 2023].

Как упоминалось выше, если независимые бренды смогут выделиться на внутреннем автомобильном рынке за последние два года и противостоять брендам совместных предприятий, они также сосредоточатся на экономической эффективности и конфигурациях, которые намного выше, чем у совместных предприятий. Так как необходимо не забывать о том, что российские автовладельцы по-прежнему имеют высокий уровень признания европейских, японских и корейских автомобилей.

Важно отметить, что после 2023 г., когда экономическое давление постепенно распространилось на все слои общества и всех жителей России, покупатели автомобилей в целом начинают становиться все более «рациональными». Китайская продукция, представленная автомобилями, действительно совершила столь резкий поворот на российском рынке [Горьков, Дядюн, Лежейко, 2023, с.25-26].

Нужно заметить, что отпускные цены на российскую автомобильную продукцию также заметно выросли. По данным российских автоэкспертов, до российско-украинского конфликта средняя цена продажи Lada составляла около 50 000 юаней, а в 2023 г. она выросла примерно до 100 000 юаней. После конфликта между Россией и Украиной цены на автомобили китайских марок также быстро выросли. Цены на некоторые товары когда-то достигали 300 000 юаней, то есть рост почти на 100%. В настоящее время общая средняя цена продукции китайских автомобильных брендов составляет 270 000 юаней [Агапов, 2023].

Автомобиль, который в Китае продается за 300 000 юаней, в России можно продать за 1 млн юаней по терминальной розничной цене. С учетом тарифов и других затрат стоимость этого автомобиля на российском рынке составляет более 500 000 юаней. Местный дилер увеличивает цену после получения автомобиля, поэтому цена, проданная потребителям, составит порядка 1 млн юаней. В результате из-за перегрева российского экспорта в этом году на российский рынок вышло большое количество трейдеров.

По состоянию на сентябрь 2023 г. объем экспорта автомобилей в Россию более чем вдвое превышает объем экспорта Мексики, занявшей второе место, что делает Россию крупнейшим экспортным рынком автомобилей в Китае [Зайцев, Локтев, 2023].

По данным третьего квартала 2023 г., китайские подержанные автомобили добились на российском рынке годового роста продаж на 115%. За квартал средняя цена подержанных автомобилей из Китая достигла 1,8 млн рублей. Geely, Chery, Lifan, Changan и Haval — бренды с относительно высокими долями продаж, из которых на долю Geely приходится 22%, Chery — 20,4%, Lifan — 9,8%, Changan — 8,3% и Haval — 7,5%. Geely Monjaro — один из самых продаваемых подержанных автомобилей в Китае, на его долю приходится 6,1% продаж при средней цене 3,8 млн рублей, или примерно 300 000 юаней [Агапов, 2023].

Безусловно, автомобильное сотрудничество стало ярким событием экономического и

торгового сотрудничества между Китаем и Россией, на данный момент упрощенный порядок сертификации параллельно импортируемых автомобилей продлен до 2027 г. включительно.

Можно предположить, что из-за неоднократных корректировок политики российского правительства пространство для выхода на российский рынок посредством «параллельного импорта» в будущем определено будет становиться все меньше и меньше. В ближайшем будущем следует обратить внимание на то, сможет ли своевременно и качественно проходить техническое обслуживание и ремонт китайских марок на российском рынке. Китай, в свою очередь, рассчитывает на политическую поддержку России и удобство в вопросах налогообложения.

Безусловно, для китайских брендов в России на данный момент отведено важное место на рынке, но нужно не забывать о том, что конкуренция в будущем будет все более жесткой. Кроме того, возможно, европейские и американские зарубежные бренды в будущем могут вернуться на российский рынок, что также внесет неопределенность в отношении китайских брендов [Агапов, 2023].

Между тем, многие авто-эксперты и экономисты предполагают, что китайские автомобильные бренды станут лидерами российского рынка в ближайшие несколько лет. Что касается китайских автомобильных брендов, то некоторые из них добились локализации производства, но большинство из них по-прежнему переходят на импорт. Среди них у Haval и Geely есть местные заводы, а у Geely завод в Беларуси. Кроме того, в Калининградской области у российской автосборочной компании «Автотор» есть завод, на котором собираются BAIC, Kaiyi и SWV.

Заключение

Сотрудничество с Китаем помогло нивелировать дефицит автомобилей на рынке после ухода западных брендов и замедлить рост цен. В свою очередь локализация производства китайских машин стимулирует развитие отрасли благодаря запуску новых заводов и возможности перенимать опыт у зарубежных партнеров. Китайский автопром стал для российских потребителей окном в мир технологий, так как автоконцерны из КНР являются лидерами во многих сегментах, не забывая при этом оказывать России поддержку в выпуске отечественных авто, например, автомобиль «Москвич 3» является лицензионной копией JAC JS4, адаптированной под российские дороги.

Многими экспертами отмечается, что в 2024 г. Китай сможет увеличить долю на российском рынке до 80%, а в России в ближайшее время планируют приступить к сборке автомобилей 3-х китайских брендов на заводах в Санкт-Петербурге, Ижевске и Тольятти, что в долгосрочном прогнозе будет способствовать снижению доли импорта и созданию новых рабочих мест.

Библиография

1. Агапов В. Россию захватили китайские автомобили [Электронный ресурс]. Lenta.ru, 2023. 17 июля. - URL: <https://lenta.ru/articles/2023/07/17/china/> (дата обращения 18.08.2024).
2. Алиякберова А.М., Волков С.К. Проблема импорта иностранных автомобилей на территорию РФ: социально-экономический анализ // Молодежь и экономика: новые взгляды и решения: Межвузовский сборник научных трудов по итогам XII всероссийской научно-практической конференции молодых учёных в рамках 49 ежегодной научно-практической конференции ВолГТУ, Волгоград, 01–03 февраля 2012 г. – Волгоград: Волгоградский государственный технический университет, 2012. – С. 302-312.

3. Аналитическое агентство "Автостат" [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения 18.08.2024).
4. Горьков М.Н. Актуальные вопросы использования параллельного импорта в РФ [Электронный ресурс] / М.Н. Горьков, И.А. Дядюн, О.А. Лежейко // Научный альманах. 2023. № 4-1 (102). – С. 25-28. - URL: <https://ukonf.com/doc/na.2023.04.01.pdf> (дата обращения 18.08.2024).
5. Зайцев Д.В. Импорт китайских автомобилей - вызов российскому автопрому [Электронный ресурс] / Д.В. Зайцев, Д.М. Локтев // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2023. № 4 (38). - URL: <https://www.adimadi.ru/madi/article/view/1305> (дата обращения 18.08.2024).
6. Инюкин А.Ф. Роль государственной экономической политики в обеспечении экономической безопасности РФ / А.Ф. Инюкин, И.И. Бурков, В.Ф. Голиков // Управление в 21 веке: проблемы и перспективы: Материалы IV Международной научно-практической конференции, посвящённой 20-летию кафедры государственного и муниципального управления Кубанского государственного аграрного университета имени И.Т. Трубилина, Краснодар, 14 декабря 2023 г. – Краснодар: Краснодарский ЦНТИ - филиал ФГБУ "РЭА" Минэнерго РФ, 2024. – С. 213-216.
7. Качанова Л.С. Развитие импорта продукции машиностроения из Китайской Народной Республики при обеспечении экономической безопасности государства / Л.С. Качанова, А.И. Марченко // Экономика и бизнес: теория и практика. 2023. № 6-1 (100). – С. 173-176.
8. Матризаев Б.Д. Макрмуниципальная инновационная политика: политэкономический анализ опыта Китая // Муниципальная академия. 2020. № 3. - С. 41-49.
9. Минаков А.В. Развитие и проблемы цифровизации банковских услуг [Электронный ресурс] / А.В. Минаков, А.Е. Суглобов // Modern Economy Success. 2021. № 4. – С. 88-102. - URL: <https://mes-journal.ru/archives/10372> (дата обращения 18.08.2024).
10. Новосельцева Е.П. Анализ применения мер по защите экономических интересов РФ в отношении импорта и экспорта / Е.П. Новосельцева, В.В. Комаристая // Форум молодых ученых. 2019. № 1-2 (29). – С. 1092-1097.
11. Право и экономическое развитие: актуальные вопросы: Монография / В.Б. Батиевская, М.В. Келехсаева, Т.Е. Ситохова [и др.]; Гл. ред. Э.В. Фомин. – Чебоксары: ООО «Издательский дом «Среда», 2023. – 196 с.
12. Прончев Г.Б. Становление электронно-цифровой цивилизации: ключевые понятия. Часть 2 // Теория и практика общественного развития. 2022. № 7. – С. 47-56.
13. Шведов А.А. Тенденции и проблемы импорта китайских автомобилей в Россию / А.А. Шведов, Ю.А. Фугело, С.В. Плеханов // Актуальные проблемы международных отношений в условиях формирования мультиполярного мира: Сборник научных статей, Курск, 15 декабря 2023 г. – Курск: ЗАО «Университетская книга», 2023. – С. 222-225.

Economic Policy of the Russian Federation on the Import of Chinese Automobiles: Current Realities

Yang Zuqi

Master's Student,
Higher School of Translation,
Lomonosov Moscow State University,
119991, 1 Leninskiye Gory, Moscow, Russian Federation;
e-mail: yangzuqi2@gmail.com

Abstract

The article is devoted to the pressing issue of analyzing the state of Sino-Russian automobile trade. The work analyzes statistical data on export-import operations in the automobile markets of China and Russia. Special attention is paid to the development of imports of mechanical engineering products, as well as ways to solve the problems arising in this area. The author examines the activities of various Chinese automobile companies successfully selling their products in the Russian market and analyzes the features of Sino-Russian trade turnover. The article also explores the

Yang Zuqi

significance of parallel imports of automobiles for the Russian economy, highlighting the main advantages and disadvantages of the partial legalization of parallel imports. An analysis of measures aimed at ensuring economic security is conducted, and the role of state economic policy in regulating the import of Chinese automobiles is studied. The author concludes that the influx of parallel-imported automobiles has had a significant impact on the pricing system of the Russian automobile market. In turn, active sales of Chinese automobile brands have become an important driver of growth in China's automobile exports.

For citation

Yang Zuqi (2024) Ekonomicheskaya politika RF po voprosu importa kitayskikh avtomobiley: sovremennye realii [Economic Policy of the Russian Federation on the Import of Chinese Automobiles: Current Realities]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 13 (12A), pp. 150-158.

Keywords

Economic policy, domestic market, export-import operations, import of Chinese automobiles, demand, supply.

References

1. Agapov, V. (2023, July 17). Rossiya zakhvatili kitaiskie avtomobili [Russia has been captured by Chinese cars]. Lenta.ru. Retrieved August 18, 2024, from <https://lenta.ru/articles/2023/07/17/china/>
2. Aliakberova, A. M., & Volkov, S. K. (2012). Problema importa inostrannykh avtomobilei na territoriyu RF: sotsialno-ekonomicheskii analiz [The problem of importing foreign cars into the Russian Federation: a socio-economic analysis]. In *Molodezh i ekonomika: novye vzglyady i resheniya* (pp. 302-312). Volgograd: Volgogradskii gosudarstvennyi tekhnicheskii universitet.
3. Analiticheskoe agentstvo "Avtostat" [Analytical agency "Autostat"]. (n.d.). Retrieved August 18, 2024, from <https://www.autostat.ru>
4. Gorkov, M. N., Dyadyun, I. A., & Lezheiko, O. A. (2023). Aktualnye voprosy ispolzovaniya parallel'nogo importa v RF [Current issues of using parallel imports in the Russian Federation]. *Nauchnyi almanakh*, 4-1(102), 25-28. Retrieved August 18, 2024, from <https://ukonf.com/doc/na.2023.04.01.pdf>
5. Zaitsev, D. V., & Loktev, D. M. (2023). Import kitaiskikh avtomobilei - vyzov rossiiskomu avtopromu [Import of Chinese cars - a challenge to the Russian auto industry]. *Avtomobil. Doroga. Infrastruktura*, 4(38). Retrieved August 18, 2024, from <https://www.adi-madi.ru/madi/article/view/1305>
6. Inyukin, A. F., Burkov, I. I., & Golikov, V. F. (2024). Rol gosudarstvennoi ekonomicheskoi politiki v obespechenii ekonomicheskoi bezopasnosti RF [The role of state economic policy in ensuring the economic security of the Russian Federation]. In *Upravlenie v 21 veke: problemy i perspektivy* (pp. 213-216). Krasnodar: Krasnodarskii TsNTI.
7. Kachanova, L. S., & Marchenko, A. I. (2023). Razvitie importa produktsii mashinostroeniya iz Kitaiskoi Narodnoi Respubliki pri obespechenii ekonomicheskoi bezopasnosti gosudarstva [Development of imports of engineering products from the People's Republic of China while ensuring the economic security of the state]. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika*, 6-1(100), 173-176.
8. Matrizaev, B. D. (2020). Makromunitsipalnaya innovatsionnaya politika: politekonomicheskii analiz opyta Kitaya [Macro-municipal innovation policy: a political-economic analysis of China's experience]. *Munitsipalnaya akademiya*, 3, 41-49.
9. Minakov, A. V., & Suglobov, A. E. (2021). Razvitie i problemy tsifrovizatsii bankovskikh uslug [Development and problems of digitalization of banking services]. *Modern Economy Success*, 4, 88-102. Retrieved August 18, 2024, from <https://mes-journal.ru/archives/10372>
10. Novoseltseva, E. P., & Komaristaya, V. V. (2019). Analiz primeneniya mer po zashchite ekonomicheskikh interesov RF v otnoshenii importa i eksporta [Analysis of the application of measures to protect the economic interests of the Russian Federation in relation to imports and exports]. *Forum molodykh uchenykh*, 1-2(29), 1092-1097.
11. Batievskaya, V. B., Kelekhsaeva, M. V., Sitokhova, T. E., et al. (2023). Pravo i ekonomicheskoe razvitie: aktualnye voprosy [Law and economic development: current issues]. Cheboksary: Izdatelskii dom "Sreda".
12. Pronchev, G. B. (2022). Stanovlenie elektronno-tsifrovoy tsivilizatsii: klyucheve ponyatiya. Chast 2 [The formation of electronic-digital civilization: key concepts. Part 2]. *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya*, 7, 47-56.

13. Shvedov, A. A., Fugelo, Yu. A., & Plekhanov, S. V. (2023). Tendentsii i problemy importa kitaiskikh avtomobilei v Rossiyu [Trends and problems of importing Chinese cars into Russia]. In Aktualnye problemy mezhdunarodnykh otnoshenii v usloviyakh formirovaniya multipolyarnogo mira (pp. 222-225). Kursk: ZAO "Universitetskaya kniga".