

Вестник МИРБИС. 2025. № 2 (42)'. С. 84–92.
Vestnik MIRBIS. 2025; 2 (42)': 84–92.

Научная статья
УДК: 339
DOI: 10.25634/MIRBIS.2025.2.10

Трансформация места США на мировом рынке автомобилестроения в условиях реализации закона о сокращении инфляции

Юлия Александровна Коновалова^{1,2}, Анастасия Владимировна Пронина¹,
Иван Александрович Дажжиков¹, Гелен Казакова¹

Аннотация. Автомобильная промышленность представляет собой одну из ключевых составляющих всего мирового машиностроения, и часто напрямую отражает степень развития национальной экономики, уровень занятости в ней, внедрение технологических инноваций и вовлеченность в международную торговлю. В связи с этим рынок автомобилестроения неустанно развивается и претерпевает влияние как новых технологий, так и новых тенденций в обществе и экономике. В значительной степени на позицию одного из крупнейших игроков рынка, США, повлиял принятый в 2022 году Закон о сокращении инфляции, направленный на протекционистские меры в адрес данной отрасли машиностроения, снижение зависимости от импорта комплектующих и стимулирование отечественного производства автомобилей.

Ключевые слова: США, Соединенные Штаты Америки, внешняя торговля, автомобилестроение, машиностроение, экспорт, товарные группы.

Для цитирования: Трансформация места США на мировом рынке автомобилестроения в условиях реализации закона о сокращении инфляции / Ю. А. Коновалова, А. В. Пронина, И. А. Дажжиков, Г. Казакова. DOI: 10.25634/MIRBIS.2025.2.10 // Вестник МИРБИС. 2025; 2: 84–92.

JEL: F17, Q15

Original article

Transformation of the place of the USA in the global automobile market in the context of the implementation of the inflation reduction act

Yulia A. Konovalova^{3,4}, Anastasia V. Pronina³, Ivan A. Dazhzhikov³, Gelen Kazakova³

Abstract. The automotive industry is one of the key components of the entire global mechanical engineering, and often directly reflects the level of development of the national economy, the level of employment in it, the introduction of technological innovations and involvement in international trade. In this regard, the automotive market is constantly evolving and is influenced by both new technologies and new trends in society and the economy. Largely, the position of one of the largest players in the market, the United States, was influenced by the Inflation Reduction Act adopted in 2022, aimed at protectionist measures for this mechanical engineering industry, reducing dependence on imported components and stimulating domestic car production.

Key words: USA, United States of America, foreign trade, automobile industry, mechanical engineering, export, commodity groups.

For citation: Dadalko V. A. A strategic approach to increasing the recognition of Armenia's territories as a tourism brand. By Yu. A. Konovalova, A. V. Pronina, I. A. Dazhzhikov, G. Kazakova. DOI: 10.25634/MIRBIS.2025.2.10. Vestnik MIRBIS. 2025; 2: 84–92 (in Russ.).

JEL: F17, Q15

Введение

Первая половина 2020-х годов ознаменова- ла собой в значительной степени драматичный период для мирового автомобилестроения в

¹ Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы, Москва, Россия.

² <https://orcid.org/0000-0002-8101-2462>, konovalova_yua@pfur.ru

³ Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba, Moscow, Russia

⁴ <https://orcid.org/0000-0002-8101-2462>, konovalova_yua@pfur.ru

© Ю. А. Коновалова, А. В. Пронина, И. А. Дажжиков, Г. Казакова, 2025
Вестник МИРБИС, 2025, № 2 (42), с. 84–92.

условиях как экономических потрясений, так и новых технологических преобразований и изменений потребительского спроса. В период с 2000 по 2017 год наблюдается почти неуклонный рост производства автомобилей в мире — с 58,37 млн до 97,3 млн, прерывавшийся лишь в 2001 и, в особенности, 2008–2009 гг.: на фоне мирового финансового кризиса произошел спад на 12,4 % (рисунок 1). Уже в 2010 году наблюдается существенный подъем на 25,6 %, в первую очередь, вероятно, связанный непосредственно с восстановлением производственных мощностей после кризиса. В то же время после пика 2017 года начался значительный спад производства автомобилей, еще более усугубившийся пандемией COVID-19, вследствие чего в 2020 году было произведено лишь 77,43 млн единиц — и хотя после этого вновь стали расти абсолютные показатели, даже к 2023 году они не восстановились до пикового, лишь до 93,54 млн автомобилей. Спад производства в 2017–2019 гг. можно связать с замедлением темпов роста ключевых национальных экономик мира, а также снижением спроса на легковые автомобили в странах ЕС, России и Китае. Тем не менее, стоит отметить роль последнего в восстановлении общемировых объемов производства после мирового финансового кризиса, а также в целом увеличением роли на данном рынке (рисунок 2), где прежде доминировали в основном страны ЕС, Япония, Республика Корея и Соединенные Штаты, что в последних вызывает стремления федерального правительства по восстановлению прежних позиций своей страны.

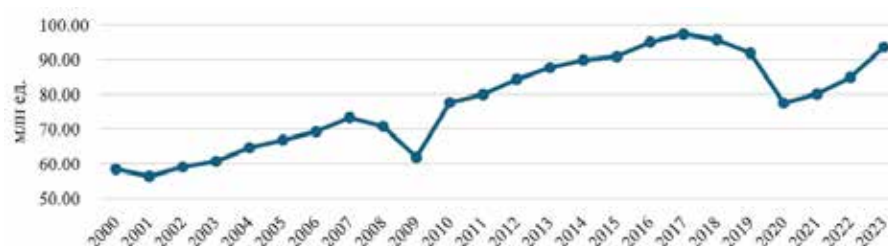


Рис. 1. Динамика производства автомобилей в мире в 2000–2023 гг.

Источник: рисунок авторов по данным: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. Текст, изображение : электронные // OICA : website. 2023. Available at <https://www.oica.net/category/production-statistics/2023-statistics/> (дата обращения: 25.03.2025).

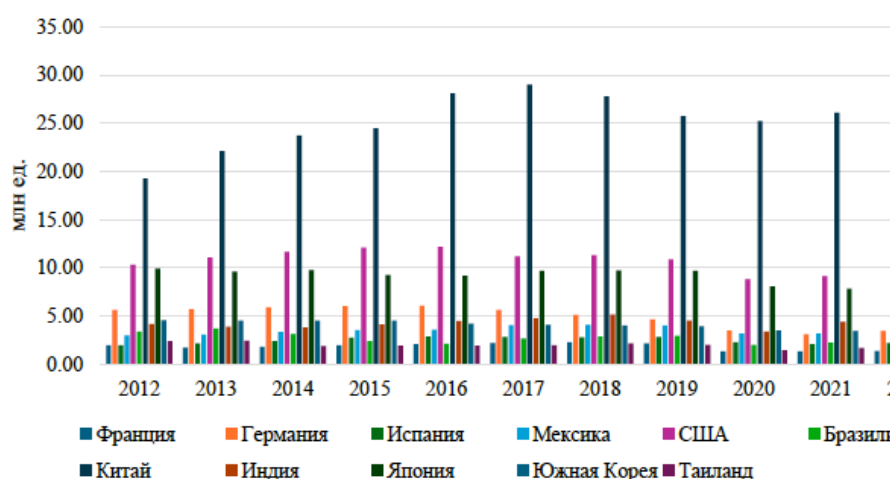


Рис. 2. Динамика производства автомобилей на мировом рынке по крупнейшим странам-производителям в 2012–2023 гг.

Источник: рисунок авторов по данным: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. Текст, изображение : электронные // OICA : website. 2023. Available at <https://www.oica.net/category/production-statistics/2023-statistics/> (дата обращения: 25.03.2025).

Обзор литературы

Рынок автомобилестроения представляет собой комплексную структуру, которая послужила объектом интереса множества авторов. В рамках изучения теоретического материала при подготовке данной работы были использованы работы

американских, таких как Д. Робертсон [Robertson, 1987], российских, включая Е. В. Сапир, А. Д. Васильченко [Сапир 2021], З. А. Согомонян [Согомонян 2020] и китайских авторов, как Ван Чжои [Ван 2022]. В своей основе исследование опирается на информационную базу различных статистических агентств, включая Международную организацию производителей автомобилей (OICA) и Ассоциацию автопроизводителей США (Alliance for Automotive Innovation) [A study on brand... 2024]. Авторами принимаются в данном исследовании такие традиционные и логичные при написании подобных работ методы как анализ, дедукция, индукция и ретроспектива.

Роль рынка автомобилестроения в экономике США

Структура ВВП США, как современной развитой экономики, преимущественно базируется на сфере услуг — на 2024 год суммарно различные ее отрасли составляют 81,8 % от всей национальной экономики, в то время как на вторичный сектор, т. е. промышленность, приходится лишь 16 %; отдельно на производство при этом 10 % (рисунок 3). Сама автомобилестроительная от-

расль при этом за последние три года несколько выросла в своей доле — с 5,8 % до 6,1 % от всего производства в США — хотя доля от всего ВВП в целом оставалась равна 0,6 % и изменялась в абсолютных объемах в соответствии с темпами роста всей экономики в целом (рисунок 4). Несмотря на довольно скромную долю от всей национальной экономики, автомобилестроение играет стратегически важную роль, поскольку является конечным звеном в сложной цепи производства, охватывающей множество других отраслей обрабатывающей промышленности — от сталеварения до электроники и создания ПО. Кроме того, данная отрасль обеспечивает рабочими местами 9,7 млн проживающих в стране — около 2,9 % от всего и 5,0 % от занятого населения, причем значительная часть данных людей заняты не только непосредственно производством автомобилей, но также обслуживанием отрасли, будучи занятыми в логистике, розничной торговле, техническом обслуживании, управленческих процессах и т. д.

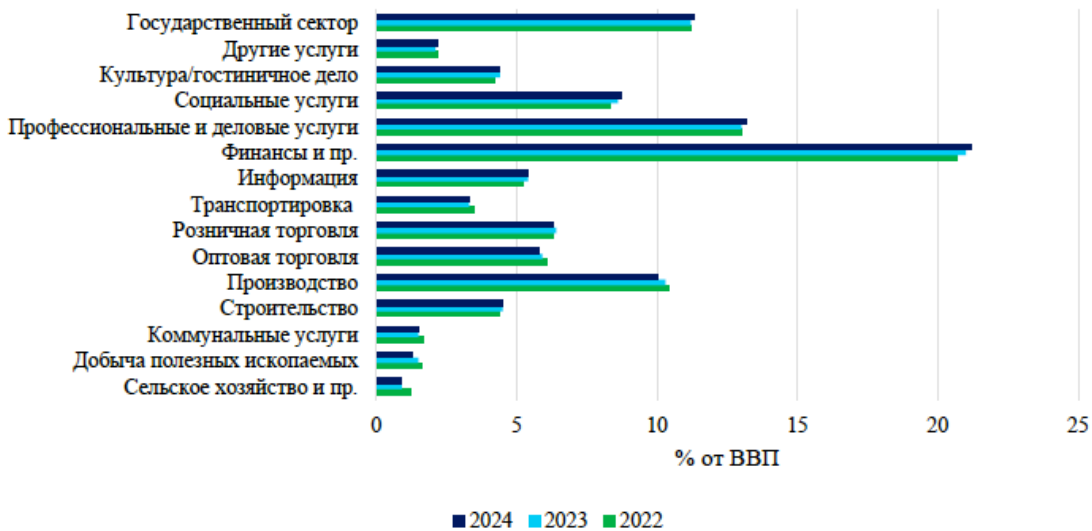


Рис. 3. Динамика структуры ВВП США по отраслям, 2022–2024 гг.
Источник: рисунок авторов по данным: U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA). Текст, изображение : электронные // BEA : website. Available at <https://apps.bea.gov/iTable/> (дата обращения: 27.03.2025).

Основу автомобильного сектора промышленности США составляют 20 компаний, владеющих и осуществляющих управление 55 предприятиями по производству легковых автомобилей в 15 штатах¹. Помимо вышеперечисленных направле-

ний воздействия данной отрасли на американскую экономику, следует также учесть и значительные доходы, которые в виде налогов получает с них государство — около 280 млрд долл. за 2023 год, включая 69 млрд с федерального налога

¹ Driving US Economy and Innovation. Текст : электронный // Alliance for Automotive Innovation : сайт. URL: <https://www.autosinnovate.org/initiatives/the-industry> (дата обращения: 27.03.2025).

на прибыль организаций, 34 млрд долл. с налога доходов в сумме составляют 2,81 % от поступающих на продажи новых автомобилей и 22 млрд — под- щих в национальный бюджет федеральных нало- держанных автомобилей — и все данные статьи гов.

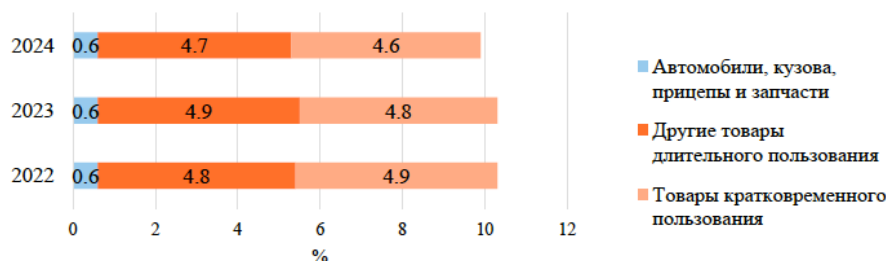


Рис. 4. Динамика структуры сектора производства США в 2022–2024 гг.

Источник: рисунок авторов по данным: U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA). Текст, изображение : электронные // BEA : website. Available at <https://apps.bea.gov/iTable/> (дата обращения: 27.03.2025).

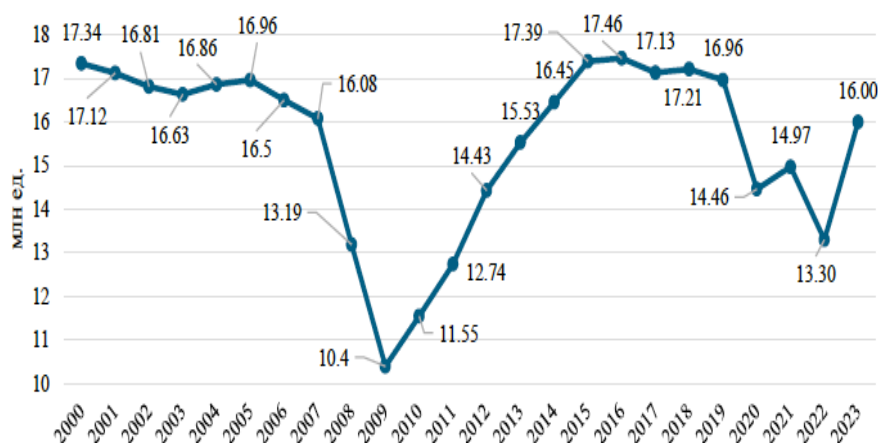


Рис. 5. Динамика продаж автомобилей на рынке США, 2000–2023 гг.

Источник: рисунок авторов по данным сайта Alliance for Automotive Innovation Manufacturers. Текст, изображение : электронные. Available at <https://www.autosinnovate.org/initiatives/the-industry> (дата обращения: 27.03.2025).

Однако в то же время понижающаяся тенден- отметить, что в США наибольшим спросом облада- ция в годы стабильности означает и снижение по- ют грузовые машины — на 2022 год их было при- требительского спроса на автомобили в целом. В обретоно 10,54 млн, в то время как легковых — структуре продаж автомобилей следует, впрочем, лишь 2,75 млн.



Рис. 6. Динамика изменения спроса на автомобили на рынке США, 2021–2022 гг.

Источник: рисунок авторов по данным сайта Alliance for Automotive Innovation Manufacturers. Текст, изображение : электронные. Available at <https://www.autosinnovate.org/initiatives/the-industry> (дата обращения: 27.03.2025).

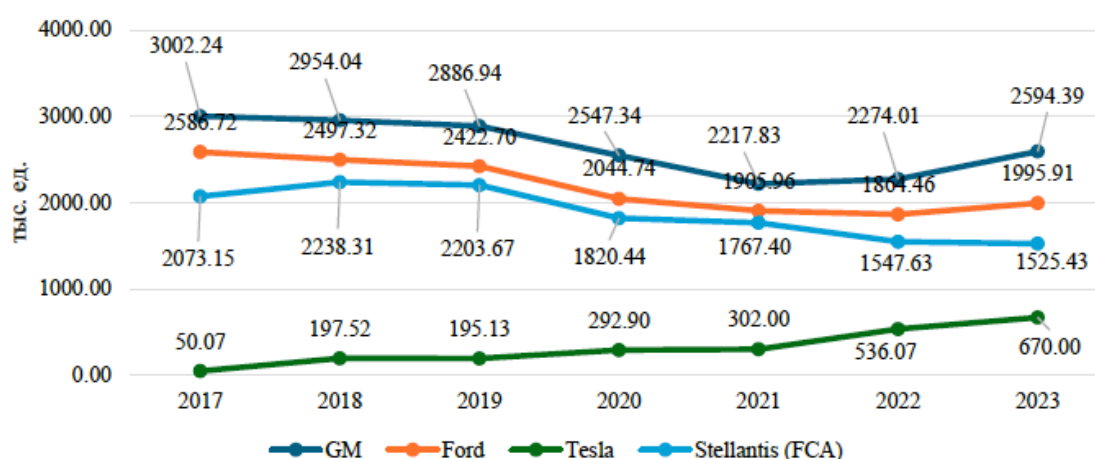


Рис. 7. Динамика продаж автомобилей ключевых американских производителей на рынке США, 2017–2023 гг.

Источник: рисунок авторов по данным сайта Alliance for Automotive Innovation Manufacturers. Текст, изображение: электронные. Available at <https://www.autosinnovate.org/initiatives/the-industry> (дата обращения: 27.03.2025).

При этом, несмотря на примерно одинаковое в абсолютных числах «падение» в миллион единиц с 2021 года, в относительном плане продажи легковых автомобилей упали значительно сильнее — на 23,8%, в то время как на грузовые — на 7,1 % (рисунок 6).

Следует отметить, что изначальный спад продаж является скорее отображением существовавших в США проблем, которые приведут к перевесу предложения над спросом и кризису перепроизводства, в то время как дальнейшее падение на 18 % и 21,2 % в 2008 и 2009 годах соответственно уже усугубилось самим кризисом. Период 2010–2016 гг. отмечается постепенным восстановлением прежних показателей суммарно на 51 % до максимального значения за период в 17,46 млн автомобилей, чему способствовала в том числе и государственная поддержка автомобильной промышленности в рамках программы TARP (Troubled Asset Relief Program). В то же время с 2016 по 2019 год наблюдается хоть и с негативной тенденцией, но стабильный уровень продаж, который впоследствии опять был подвергнут спаду в связи с пандемией COVID-19, а в 2022 году из-за проблем с поставками микрочипов. Несмотря на это, в 2023 году продажи составили 16,0 млн автомобилей, и судя по намечающейся тенденции — это на вряд ли пиковое значение. Более того, если сравнить пики двух «плато», то окажется, что «плато» 2010–2016 гг. даже выше «плато» 2000–2006 гг., что скорее может говорить об увеличении продаж. Ключевыми производителями американского рынка являются General Motors,

Ford Motor Company, Stellantis и Tesla. Две первые компании были основаны еще более столетия назад — в 1908 и 1903 гг. соответственно, Stellantis в свою очередь была основана в 2021 году в ходе слияния французской PSA и итальянской FIAT, ранее выкупившей основанную в 1925 году американскую Stellantis, в то время как Tesla также является сравнительно новым игроком, основанным в 2003 году. Из всех перечисленных компаний наименьшие продажи наблюдаются у Tesla — 670 тыс. единиц на 2023 год, однако в то же время как минимум с 2017 года динамика продаж компании показывает положительные результаты, даже в ковидном 2020 году, в то время как у остальных трех корпораций до 2021–2022 гг. наблюдается нисходящий тренд (рисунок 7). Во многом росту продаж компании Tesla способствует ее специализация на производстве электромобилей, поддерживаемое в том числе и Законом о сокращении инфляции, о чем будет также сказано далее; это же частично провоцирует рост продаж компаний General Motors и Ford.

Следует также отметить, что несмотря на снижение показателей двух крупнейших американских концернов в 2017–2022 гг., американский рынок по-прежнему в основном подчинен «отечественным» брендам, что отражается не только в динамике роста или падения продаж, но также в доле от занимаемого ими внутреннего рынка страны, рисунок 8 (слева). General Motors занимает лидирующую позицию в 16,9 %, из американских компаний за ней следуют Ford (13,0 %), Stellantis (10,0 %), сильно ниже Tesla

(3,3 %) — суммарно на четырех основных американских производителей приходится 43,2 % рынка. Значительную часть, впрочем, составляют различные зарубежные бренды — с GM способна сравниться японская Toyota (14,5 %), между Ford и Stellantis расположена корейская Hyundai (10,8 %), выше Tesla также расположены три представителя Японии и один Германии, таким образом, после американских машин наиболее массово представлены японские. Наличие данных производителей на рынке США и занятие ими существенной ниши связано также с непосредственным производством данных автомобилей

на территории страны. В то же время на мировом рынке американские производители, на данный момент, хоть и представлены в десятке лидеров, но значительно уступают тем же странам, что популярны у них — Япония (представленная Toyota и Honda), Германия (Volkswagen), а также Республика Корея (Hyundai) — лишь на пятой позиции с долей 4,4 % от мирового рынка находится американский Ford, рисунок 8 (справа). Однако в целом США остаются вторыми лидерами по производству автомобилей в мире, уступая, хотя и с существенным отставанием, лишь Китаю.

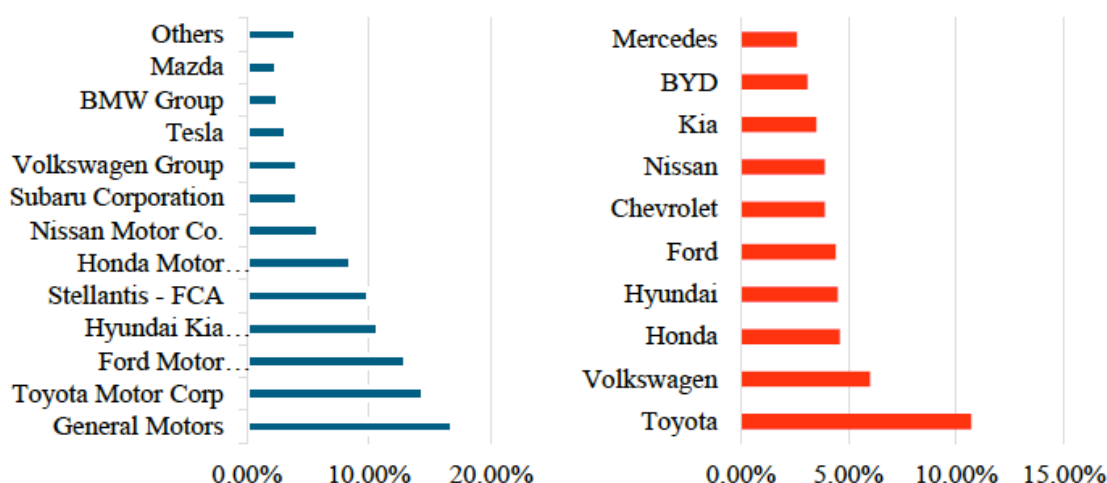


Рис. 8. Слева: Доля крупнейших производителей автомобилей на рынке США в 2023 году

Источник: рисунок авторов по данным сайта StockDividendScreener. Текст, изображение : электронные.

Available at <https://stockdividendscreener.com/> (дата обращения: 27.03.2025).

Справа: Доля крупнейших брендов автомобилей на мировом рынке в 2023 году

Источник: рисунок автора по данным сайта Statista. Текст, изображение : электронные. Available at <https://www.statista.com/statistics/249375/us-market-share-of-selected-automobile-manufacturers/> (дата обращения: 27.03.2025).

Перспективы развития отрасли в условиях нового закона

Принятый в 2022 Закон о снижении инфляции (IRA)¹ уже оказывает значительное влияние на производство и распространение электромобилей в США, поскольку сам Закон непосредственно затрагивает несколько важных аспектов, влияющих в том числе на их производство. В рамках IRA производителям электромобилей предлагается

дополнительное финансирование от государства для расширения их предприятий, модернизации основных мощностей и стимуляции инвестирования в данную сферу, касаясь последнего, в частности, предполагается предоставление кредитов на инвестирование проектов, связанных с разработкой электромобилей, а также солнечной и ветровой энергетики, способных покрывать до 30 % от всего проекта. Кроме того, Законом пред-

¹ The Inflation Reduction Act: Here's what's in it. Текст : электронный // McKinsey&Company : официальный сайт консалтинговой компании. URL: <https://www.mckinsey.com/industries/public-sector/our-insights/the-inflation-reduction-act-heres-whats-in-it> (дата обращения: 08.01.2025).

См. также: Inflation Reduction Act Advances Environmental Justice. Текст : электронный // The White House : официальный сайт. URL: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/17/fact-sheet-inflation-reduction-act-advances-environmental-justice/> (дата обращения: 08.01.2025); The Inflation Reduction Act Is Now Law—Here's What It Means For You. Текст : электронный // Forbes : официальный сайт. URL: <https://www.forbes.com/advisor/personal-finance/inflation-reduction-act/> (дата обращения: 08.01.2025); Inflation Reduction Act of 2022 Текст : электронный // IRS : официальный сайт. URL: <https://www.irs.gov/inflation-reduction-act-of-2022> (дата обращения: 08.01.2025).

полагается и предоставление налоговых льгот владельцам электрокаров до 7 500 долларов при покупке нового и 4000 долларов при покупке поддержанного.

Однако помимо поддержки данного сегмента всего автомобилестроения, Закон также направлен и на снижение зависимости США от импорта многих комплектующих для своих автомобилей, в том числе и из Китая, владеющего основного долей мирового рынка аккумуляторов, что особенно важно в условиях торгового противостояния с этой страной. IRA также предлагает конкретные финансовые стимулы для отечественных производителей аккумуляторных батарей, в частности налоговый вычет на аккумуляторные батареи в размере 35 долларов за один киловатт-час мощности, также 10 долларов за один киловатт-час мощности для аккумуляторных модулей и еще 45 долларов за один киловатт-час мощности для аккумуляторных модулей, не использующих батарейные элементы. Предоставляемые по линии данного Закона субсидии способны покрыть 30 % эксплуатационных расходов производителя аккумуляторных элементов¹.

Тем не менее, следует отметить и определенные риски, которые способны понести в рамках принятия данного закона американские производители. Во-первых, следует отметить, что значительная концентрация на стимулировании производства электромобилей, несмотря на экологический посыл, ставит производителей из США в условия жесткой конкуренции не только друг с другом, но и с зарубежными компаниями, которые и без того занимают значительную долю национального рынка, а также существенно теснят американцев на мировом. В особенности принятие данного Закона осложняет положение «Большой тройки», до сих пор занимавшей лидерские позиции среди национальных производителей — разрыв между Stellantis и Tesla значительный (в 2,2 раза), но с сохраняющимися темпами роста продаж последняя способна обо-

гнать одного из лидеров уже через 4 года, особенно учитывая нисходящие показатели даже на 2023 год. Однако обеспокоены не только местные производители, но и другие национальные государства, представители которых опасаются релокации производств европейских, корейских, японских и даже китайских марок в США — в частности ЕС заявил о возможности обращения в ВТО, а Китай напрямую заявил о нарушении Соединенными Штатами обязательств по ГАТТ².

Следует также отметить, что геополитическая напряженность в мире и связанная с ней экономическая нестабильность могут значительно снизить покупательную способность американских граждан, что способно привести к очередному значительному спаду продаж, наблюдавшемуся с 2007 и с 2019 года. Возвращение к власти в США Дональда Трампа в 2025 году уже вносит дополнительные риски для американских производителей, поскольку на фоне принимаемых президентом макроэкономических решений, включая существенное увеличение таможенных пошлин в адрес многих торговых партнеров страны, индекс широкого рынка США (S&P 500) упал 3 апреля на 4,84 %, 4 апреля — еще на 5,97 % и 7 апреля (5–6 — суббота и воскресенье) — на 4,71 %³. В условиях подобной нестабильности, которая в будущем может даже привести с вероятностью 45–60 % к рецессии⁴ действие IRA добавляет компаниям не дополнительные льготы на модернизацию собственных производств и новые возможности для увеличения прибыли, а скорее дополнительные трудности, которые не позволяют вернуться к производству старых автомобилей, работающих на двигателе внутреннего сгорания, не говоря уже о возможном сокращении реальных доходов населения.

Закключение (Выводы)

Принятие Закона о снижении инфляции в США имеет двоякое воздействие на изменение роли страны на мировом рынке автомобилестроения. С одной стороны, IRA обеспечивает протекци-

1 Global Automotive Supplier Study 2023. Текст : электронный // Roland Berger : сайт URL: <https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/Global-Automotive-Supplier-Study-2023.html> (дата обращения 07.04.2025).

2 Китай обжалует Закон о снижении инфляции США». Текст : электронный // Центр Экспертизы ВТО : официальный сайт. 25.04.2024. URL: <https://wto.ru/our-blog/kitay-obzhalet-zakon-o-snizhenii-inflyatsii-ssha/> (дата обращения 07.04.2025).

3 Итоги беспокойной недели на рынках из-за пошлин Трампа. Главное. Текст : электронный // РБК : новостная лента консалтингового агентства. 11.04.2025. URL: <https://www.rbc.ru/quote/news/article/67f3b3569a7947150ea526fa?from=copy> (дата обращения 06.04.2025). 27.04.2025.

4 Там же: Goldman Sachs оценил вероятность рецессии в США из-за пошлин Трампа в 45%. URL: <https://www.rbc.ru/economics/07/04/2025/67f3ac99a79472df775347b> (дата обращения 27.04.2025).

онистские меры, позволяющие местным производителям, в том числе и менее крупным, как Tesla, значительно модернизировать свои производства и нарастить их объемы в стране, а также обеспечить переход страны на экологически чистый тип транспорта, путем поддержки не только производящих его предприятий, но и желающего его приобрести населения. С другой, Закон вызвал крайнюю обеспокоенность как крупнейших игроков на рынке — General Motors и Ford — а также правительств других государств, обвиняю-

щих США в содействии релокации их предприятий. Кроме того, на фоне геополитической напряженности и внутриэкономической нестабильности, усугубляющейся противоречивой политикой нового президента США, Закон способен дать обратный эффект, не только не усилив позиции страны на мировом рынке, но только еще более сократив ее вклад в развитие данной отрасли, а также участие США в международной торговле автомобилями.

Список источников

1. Сапир 2021 — *Сапир Е. В.* Тенденции развития экспорта промежуточных продуктов транспортного машиностроения как индикатор противостояния регионализма и глобализма в НАФТА / Е. В. Сапир, А. Д. Васильченко. EDN: YMZZZJ // Теоретическая экономика. 2021; 2:73–80. eISSN: 2221-3260.
2. Согомонян 2020 — *Согомонян З. А.* Кризис индустриальных районов на Среднем Западе США: первый этап (середина 1960-х — начало 1980-х гг.). DOI: 10.34216/1998-0817-2020-26-4-58-64. EDN: DNYZBM // Вестник Костромского государственного университета = Vestnik of Kostroma State University. 2020; 26(4):58–64. ISSN: 1998-0817.
3. Ван 2022 — *Ван Ч.* Выявление экономической эффективности производства в контексте экологичности автомобильной промышленности. EDN: LFQVSS // Альманах Крым = Crimea Almanac. 2022; 33:75–86. ISSN: 2658-7793; eISSN: 2618-9658.
4. A study on brand 2024 — A study on brand competitiveness: A comparative analysis of European and Korean auto brands in the Russian automotive industry / H. S. Lee, S. U. Chernikov, E. A. Degtereva, A. M. Zobov. DOI: 10.21638/spbu05.2024.103. EDN: PXPBZD // St Petersburg University Journal of Economic Studies. 2024; 40(1):58–79. ISSN: 1026-356X; eISSN: 2542-226X.
5. Robertson 1987 — *Robertson D., Wareham J.* Technological Change in the Auto Industry. CAW Technology Project. Ontario : CAW Canada, Willowdale (Ontario), 1987. 58 p. ISBN: 0-9692932-0-8.

References

1. Sapir E. V. Tendentsii razvitiya eksporta promezhutochnykh produktov transportnogo mashinostroyeniya kak indikator protivostoyaniya regionalizma i globalizma v NAFTA [Trends in the Development of Exports of Intermediate Products of Transport Engineering as an Indicator of the Confrontation of Regionalism and Globalism in NAFTA]. By E. V. Sapir, A. D. Vasilchenko. EDN: YMZZZJ. *Teoreticheskaya ekonomika*. 2021; 2:73–80. eISSN: 2221-3260 (in Russ.).
2. Sogomonian Z. A. Krizis industrial'nykh rayonov na Srednem Zapade SSHA: pervyy etap (seredina 1960-kh – nachalo 1980-kh gg. [Crisis of Industrial Regions in the US Midwest: The First Stage (Mid-1960s — Early 1980s)]. DOI: 10.34216/1998-0817-2020-26-4-58-64. EDN: DNYZBM. *Vestnik of Kostroma State University*. 2020; 26(4):58–64. ISSN: 1998-0817 (in Russ.).
3. Wang C. Identifying the economic efficiency of production in the context of environmental friendliness of the automotive industry. EDN: LFQVSS. *Crimea Almanac*. 2022; 33:75–86. ISSN: 2658-7793; eISSN: 2618-9658 (in Russ.).
4. A study on brand competitiveness: A comparative analysis of European and Korean auto brands in the Russian automotive industry. By H. S. Lee, S. U. Chernikov, E. A. Degtereva, A. M. Zobov. DOI: 10.21638/spbu05.2024.103. EDN: PXPBZD. *St Petersburg University Journal of Economic Studies*. 2024; 40(1):58–79. ISSN: 1026-356X; eISSN: 2542-226X.
5. Robertson, D., Wareham, J., Technological Change in the Auto Industry. CAW Technology Project. Ontario : CAW Canada, Willowdale (Ontario), 1987. 58 p. ISBN: 0-9692932-0-8.

Информация об авторах:

Коновалова Юлия Александровна — кандидат экономических наук, доцент кафедры международных экономических отношений, SPIN-код: 1074-9086, AuthorID: 349747;

Пронина Анастасия Владимировна, Дажжиков Иван Александрович, Казакова Гелен — студенты бакалавриата, направление «Экономика», Институт мировой экономики и бизнеса.

Место работы авторов: федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы», ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, 117198, Россия.

Information about the authors:

Konovalova Yulia A. — Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of International Economic Relations, SPIN-code: 1074-9086, AuthorID: 349747; **Pronina Anastasia V., Dazhzhikov Ivan A., Kazakova Gelen** — undergraduate students, Economics program, Institute of World Economy and Business.

Authors' place of work: Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba», 6 Miklukho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia.

Статья поступила в редакцию 12.04.2025; одобрена после рецензирования 28.05.2025; принята к публикации 27.06.2025.

The article was submitted 04/12/2025; approved after reviewing 05/28/2025; accepted for publication 06/27/2025.