

УДК 339.9

EDN: HSXQCO

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran520247384>

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КИТАЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В ЕС: МЕХАНИЗМЫ, БАРЬЕРЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Антонина Алексеевна Гомулина

Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова, Ярославль, Россия,
e-mail: gomulina_a@list.ru, ORCID: 0009-0004-7923-915X

Илья Алексеевич Горшков

Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова, Ярославль, Россия,
e-mail: gorshkov1424@yandex.ru, ORCID: 0009-0004-1651-8928

Ссылка для цитирования: Гомулина А.А., Горшков И.А. Особенности деятельности китайских производителей электромобилей в ЕС: механизмы, барьеры, перспективы // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 5. С. 73–84. DOI: 10.15211/vestnikieran520247384

***Аннотация.** В статье описаны особенности экспортной политики китайских производителей электромобилей на европейском рынке. Выявлены инвестиционные и неинвестиционные механизмы экспансии конкретных фирм на внешние рынки. Определены ключевые партнёры Китая из стран Европейского союза по импорту электромобилей в последние годы. Обобщён опыт прямого инвестирования китайских производителей электромобилей и отдельных компонентов в страны Европы. Авторами систематизированы ключевые барьеры экспансии Китая на европейский рынок электромобилей, в том числе таможенно-тарифные и административные, а также проведена оценка перспективы дальнейшего расширения деятельности китайских производителей электромобилей в Европе с учётом факторов обеспеченности критическим сырьём и углубления сотрудничества Китая со странами БРИКС. Авторы составили упрощённую модель экспансии Китая на рынок электромобилей ЕС за счёт ресурсной базы Африки; сделали вывод о том, что углубление партнёрства между Китаем и африканскими государствами, которые играют ключевую роль в поставке критически важных материалов для создания электромобилей, будет способствовать увеличению влияния Китая на мировом рынке и обеспечению зарубежных производственных площадок китайскими комплектующими, включая аккумуляторы.*

***Ключевые слова:** электромобили, экспорт, прямые иностранные инвестиции, Китай, Европейский союз, редкоземельные металлы, аккумуляторные батареи.*

Статья поступила: 02.10.2024; после доработки: 22.10.2024; принята к печати: 31.10.2024.

CHINA'S ELECTRIC VEHICLES MANUFACTURERS' EXPANSION IN THE EU: PATTERNS, BARRIERS, AND PROSPECTS

Antonina A. Gomulina

P.G. Demidov Yaroslavl State University, Yaroslavl, Russia,
e-mail: gomulina_a@list.ru, ORCID: 0009-0004-7923-915X

Илья А. Горшков

P.G. Demidov Yaroslavl State University, Yaroslavl, Russia,
e-mail: gorshkov1424@yandex.ru, ORCID: 0009-0004-1651-8928

To cite this article: Gomulina, A.A., Gorshkov, I.A. (2024). China's electric vehicles manufacturers' expansion in the EU: patterns, barriers, and prospects. *Nauchno-analiticheskiy vestnik IE RAN* 41(5): 73–84. (in Russian). DOI: 10.15211/vestnikieran520247384

Abstract. *The report examines the current situation regarding Chinese electric vehicle manufacturers entering the European market, including both investment and non-investment strategies used by these companies to expand abroad. The study identifies key partners from European countries who have facilitated the import of electric vehicles from China in recent years and summarizes the experience of direct investments by Chinese manufacturers and component suppliers in the European market. In this paper, we aim to systematically analyze the key barriers that hinder China's entry into the European electric vehicle (EV) market. We examine customs, tariff, and administrative obstacles, as well as assess the potential for future growth of Chinese EV manufacturers in Europe. We consider factors such as the availability of critical raw materials and deepening cooperation between China and other BRICS countries. We have developed a simplified model that depicts China's entrance into the European EV market at the expense of African resources. We posit that deepening collaboration between China and Africa, which is essential for supplying critical materials for EV production, will enhance China's global dominance. This would also grant foreign manufacturers access to Chinese components, including batteries.*

Key words: *electric vehicles, exports, foreign direct investments, China, EC, rare earth metals, batteries.*

Article received: 02.10.2024; revised: 22.10.2024; accepted: 31.10.2024.

В связи с увеличением масштабов китайской промышленности и её влияния на мировом автомобильном рынке, развитию автомобильной промышленности Китая уделяется большое внимание как со стороны научного, так и делового сообщества. Популярность китайских автомобилей возрастает в различных ценовых сегментах, учитывается множество новейших технологий, интегрированных не только в элементы интерьера автомобиля: умный мультимедийный экран, позволяющий выбирать режимы езды, управлять климат-контролем, использовать навигацию, смотреть развлекательные медиа и в некоторых случаях играть в симуляторы; цифровая панель приборов; многофункциональный режим автопилотирования; системы слежения за состоянием водителя, панорамная крыша.

В научных работах современное состояние мировой, в том числе китайской, автомобильной промышленности рассматривается в следующих аспектах. Во-первых, многоуровневой стала взаимосвязь между производителями и поставщиками (Волгина, Возмилова 2015). Во-вторых, наблюдается стимулирование спроса на инновационные и экологичные автомобили. Происходит смещение фокуса в сторону новаторских технологий, позволяющих производить высококачественную продукцию с превосходными потребительскими свойствами, значительной экономией затрат и безопасную для окружающей среды (Красова, Жилина, Хамдамов 2018). Усилия европейских стран по сохранению экологии, снижению углеродных выбросов, в последние годы резко увеличило спрос на электромобили (далее – ЭМ). В странах ЕС, наиболее обеспеченных поддержанием и продвижением «зелёной» политики, объёмы продаж ЭМ с каждым годом растут. Активное участие в этом процессе принимает Китай, его совокупный экспорт электромобилей в ЕС на 2023 г. оценивается в 18,9 млрд евро, что составляет 21,9% от совокупного импорта электромобилей в ЕС (UN Comtrade...). Среди факторов стремительного роста автомобильной отрасли Китая отмечают в первую очередь государственную поддержку, систему льгот и стимулирование инвестиций (Yijie Liu, Yi Liu, Jining Chen 2014).

Перспективы автомобильной отрасли в целом и электромобилей в частности оцениваются в Китае позитивно¹. Но в связи с нарастающей угрозой заполнения европейского рынка китайскими электромобилями, более доступными, чем отечественная продукция от *Mercedes-Benz*, *Volkswagen*, *BMW*, Еврокомиссией были предприняты меры для уменьшения ценового конкурентного преимущества китайских транспортных средств. Необходимо поэтому проанализировать механизмы, барьеры и перспективы расширения деятельности китайских производителей электромобилей в ЕС с учётом сырьевой обеспеченности.

Основные механизмы и барьеры выхода электромобилей на внешние рынки

На современном этапе расширение деятельности крупных фирм сектора автомобилестроения на внешних рынках осуществляется преимущественно двумя методами – инвестиционными и неинвестиционными (Баронина 2019). Инвестиционные предполагают гринфилд-² и браунфилд-³-проекты, а также стратегические альянсы и сделки по слиянию или поглощению. Неинвестиционные методы прежде всего подразумевают экспорт готовой продукции на внешние рынки. При этом эти методы предпочтительны для первоначальной экспансии в третьих странах, тогда как инвестиционные методы, как показывает практика (Барановская 2020), позволяют закрепиться в местных цепочках создания стоимости.

Одновременно с этим компании сталкиваются с барьерами при выходе на внешние рынки (Пушкарева 2020). Среди таковых в литературе выделяют тарифные и нетарифные (технические, административные) барьеры (Амирасланова, Баркова, Шпунт 2019). Применительно к сектору производства электромобилей развитые страны применяют совокупность подобных инструментов, пытаясь, с одной стороны, защитить собственных производителей («протекционизм лоббистов»), а с другой – ограничить влияние страны-соперника на внутреннем рынке («протекционизм геостратегов») (Макаров 2022).

¹ С каждым годом объёмы продаж китайских электромобилей по всему миру растут, в 2022 г. китайский *BYD* обошёл по продажам *Tesla*, покупка электромобилей в Китае стимулируется государством, во многих развитых странах также наблюдается тенденция перехода на *EV* (Как китайский бум... 2023).

² Англ. *Greenfield-project* – планы создания производственных объектов на земле, которая ранее не использовалась для промышленных целей.

³ Англ. *Brownfield-project* – планы создания новых промышленных объектов на территории, где уже имеются производственные сооружения и инфраструктура.

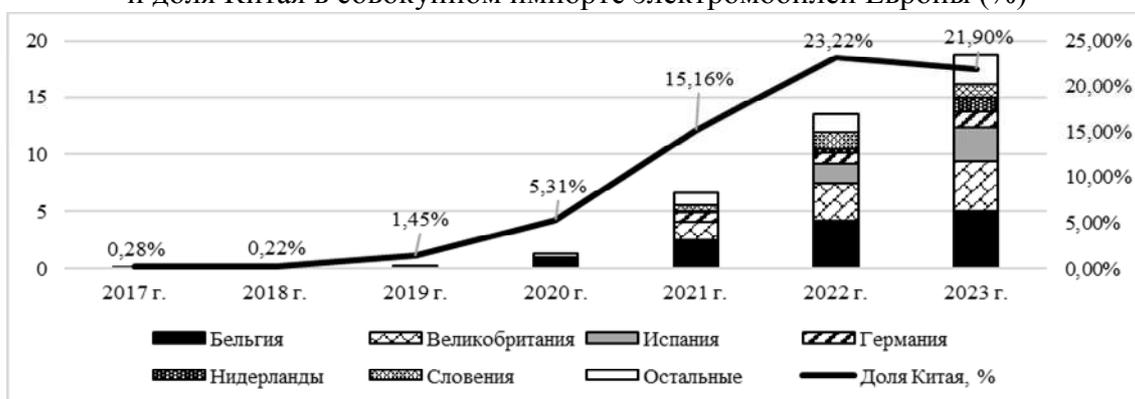
Экспортная экспансия электромобилей Китая на рынок ЕС

Одним из мировых лидеров рынка электромобилей становится Китай; только на долю компании *BYD* в 2023 г. приходилось 22% продаж электрифицированных автомобилей (Electric Vehicles – Asia...). Важно отметить, что предприятия страны активно используют ресурсный и производственный потенциал соседней Юго-Восточной Азии (Рогожин 2023).

Экспорт китайских электромобилей в ЕС на регулярной основе начался в 2017 г., составив 12,3 млн долл. В последующие годы показатель претерпел экспоненциальный рост и достиг уровня 18,9 млрд долл. в 2023 г. (рис. 1). Аналогичной траекторией повышалась и доля Китая в импорте электромобилей ЕС. За период 2020–2023 г. она возросла почти в 4 раза и составила на конец интервала 21,9%. Таким производителям, как *BYD CO.*, принадлежит 8,7% от общего числа продаж электромобилей в ЕС (Chinese EVs...).

Рисунок 1

Совокупный экспорт электромобилей Китая в Европу (млрд евро) и доля Китая в совокупном импорте электромобилей Европы (%)

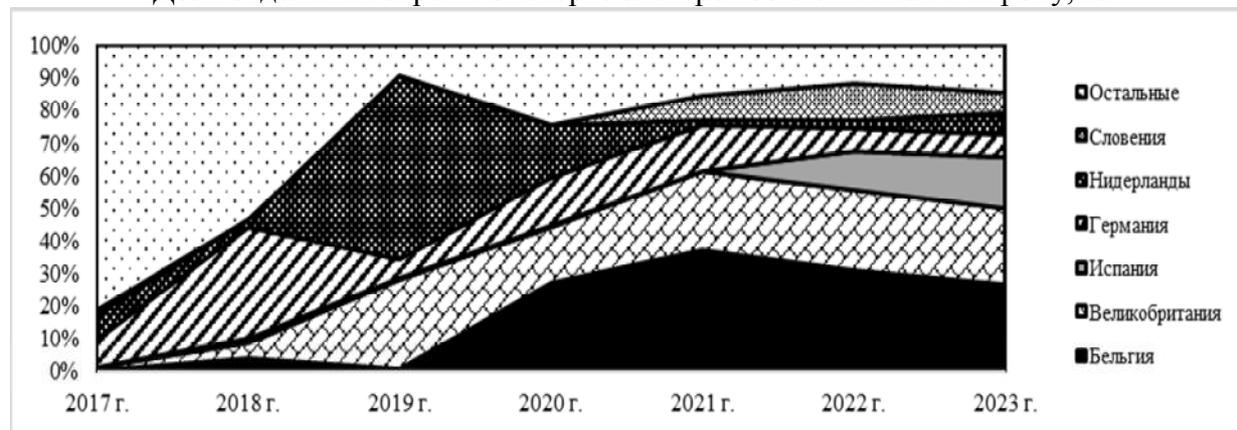


Источник: составлено авторами по данным (UN Comtrade).

После 2021 г. географическая структура импорта китайских электромобилей в Европу приобрела устойчивый характер (рис. 2). По состоянию на 2023 г. ключевыми импортёрами китайских электромобилей являются Бельгия (5,1 млрд долл., 26,9%), Великобритания (4,4 млрд, 23,1%), Испания (3,0 млрд, 15,8%), Германия (1,3 млрд, 7,0%), Нидерланды (1,2 млрд, 6,5%) и Словения (1,2 млрд долл., 6,2%).

Рисунок 2

Доля отдельных стран в экспорте электромобилей Китая в Европу, %



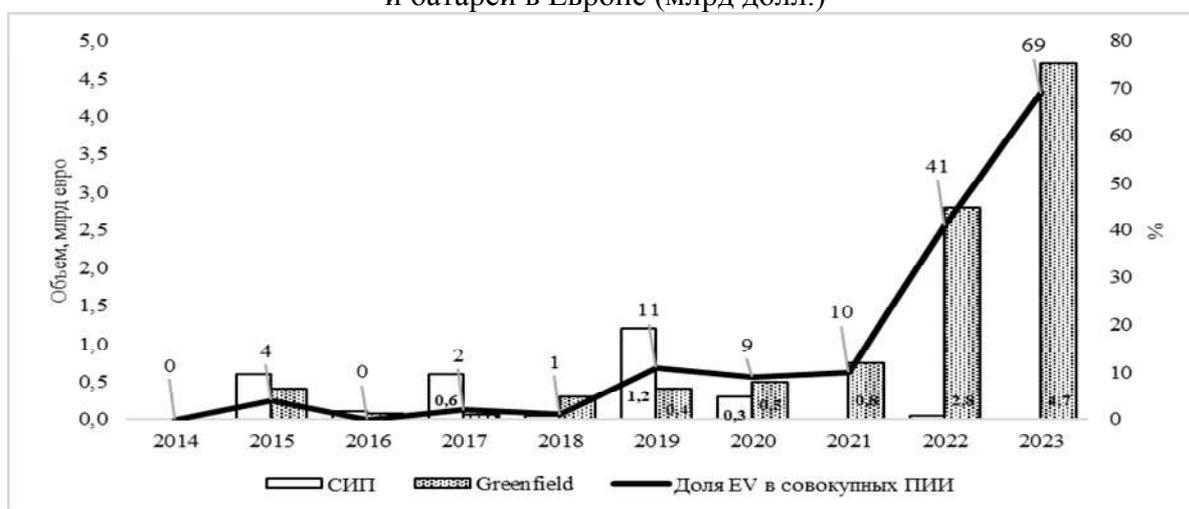
Источник: составлено авторами по данным (UN Comtrade).

Инвестиционная экспансия производителей электромобилей Китая на рынок ЕС

Между тем последние пару лет Китай прибегнул к альтернативной стратегии экспансии на рынок электромобилей Европы, а именно осуществлению прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в соответствующие мощности в регионе. Если в период 2019–2021 гг. доля ПИИ в производство электромобилей и их компонентов составляла лишь 10% от всех ПИИ Китая в Европе, то в 2022 г. доля возросла до 41%, а в 2023 г. – до 69% (4,7 млрд евро) (рис. 3). Основной формой ПИИ в последние годы являлись инвестиции в строительство новых производственных мощностей. Ключевыми получателями ПИИ Китая в сектор электромобилей Европы являются Великобритания, Венгрия, Германия и Франция. На долю Венгрии в 2023 г. пришлось рекордные 44% данных ПИИ на сумму 3 млрд евро, что превысило уровень Франции, Германии и Великобритании вместе взятых.

Рисунок 3

Прямые иностранные инвестиции Китая в производство электромобилей и батарей в Европе (млрд долл.)



Источник: составлено авторами по данным (Kratz et al. 2024).

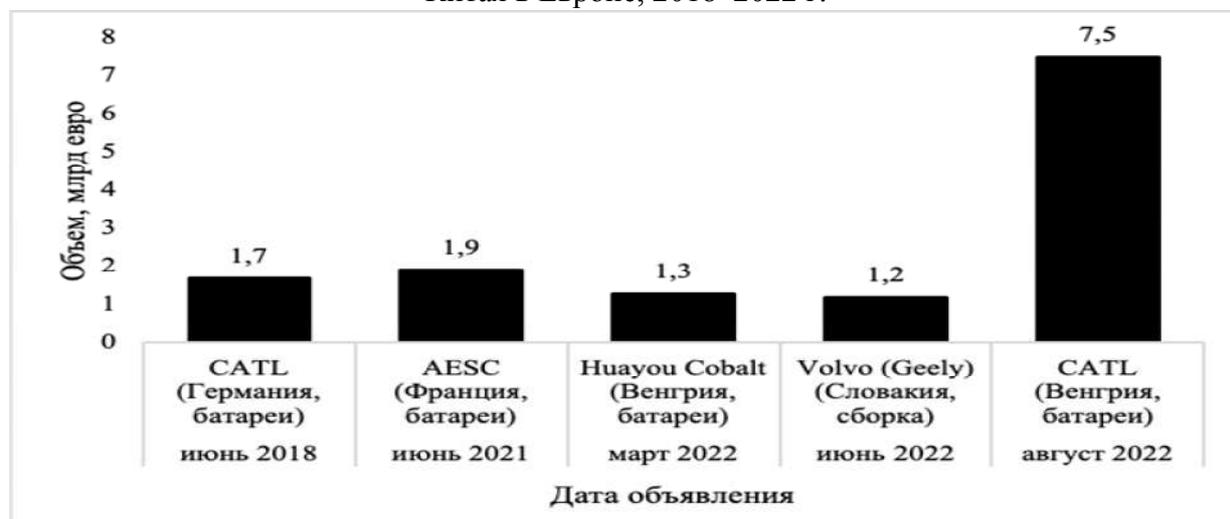
Ключевыми китайскими игроками в последние годы выступают крупные частные фирмы, такие как *CATL*, *AESC* и *Huayou Cobalt*, инвестирующие в производство батарей (рис. 4). *CATL*, контролирующая практически $\frac{2}{5}$ мирового рынка батарей для электромобилей (*CATL* ...), открыла предприятие по их производству в Германии; в настоящий момент компания ведёт строительство нового завода по производству литий-ионных аккумуляторов в особой экономической зоне г. Дебрецен (Венгрия) на сумму 7,3 млрд евро. После запуска производства он станет крупнейшим производителем батарей для электрифицированного транспорта в ЕС. Компания *AECS* инвестирует в мощности в г. Дуэ (Франция) на сумму 2 млрд евро, а также в г. Сандерленд (Великобритания) объёмом 1,3 млрд евро.

Экспансию на европейский рынок с помощью инвестиционных методов проводят и сами автоконцерны, такие как *BYD*. В декабре 2023 г. фирма объявила о строительстве в г. Сегеде (Венгрия) современного завода, который станет первым построенным китайской автомобильной компанией в ЕС. Ожидается, что эти инвестиции создадут тысячи новых рабочих мест, тем самым придавая импульс развитию местной экономики и укрепляя региональные цепочки поставок (*BYD plans...*).

Шведский автопроизводитель *Volvo*, контрольный пакет акций которого принадлежит китайскому *Geely Holding*, в 2022 г. объявил о строительстве завода по производству электро-

Рисунок 4

Крупные заявленные проекты фирм – производителей электромобилей и батарей Китая в Европе, 2018–2022 г.



Источник: составлено авторами по данным (Kratz et al. 2024).

мобилей в Словакии стоимостью 1,2 млрд евро. Регулирующие органы ЕС одобрили выделение Словакии 267 млн евро в качестве государственной поддержки Volvo. В будущем завод сможет производить до 250 тыс. электромобилей ежегодно (Slovakia wins EU...).

Следуя за выходом крупных фирм Китая в ЕС, их поставщики также инвестируют в регион. Поставщик компании CATL фирма *Semcorp* запустила производство литий-ионных сепараторов в Венгрии в 2023 г. на сумму 340 млн евро. Фирмы *Putailai* и *Shanshan* инвестировали в мощности по производству материалов для анодов в Швеции и Финляндии объёмом 1,5 и 1,3 млрд евро соответственно. Их запуск запланирован на 2024 г.

Таможенные барьеры экспансии производителей электромобилей Китая в Евросоюзе

В целях противодействия ускоренной экспансии китайских производителей электромобилей и их компонентов в регионе страны Европы, а также институты ЕС работают над созданием всё новых барьеров для входа на рынок. Одним из таможенно-тарифных барьеров ЕС выступили специальные защитные пошлины в отношении отдельных фирм Китая. 4 октября 2023 г. Еврокомиссия инициировала официальное расследование о неправомерном субсидировании китайского экспорта электромобилей. ЕК обратилась к китайским властям с просьбой изучить возможные способы решения выявленных проблем в соответствии с требованиями ВТО. Обсуждения с китайскими производителями и властями не привели к взаимовыгодному решению, поэтому с 5 июля 2024 г. на четыре месяца были введены временные компенсационные пошлины на импорт электромобилей с аккумуляторами из Китая. Индивидуальные пошлины применяются к трём отобраным китайским производителям: *BYD* – 17,4%; *Geely* – 19,9%; *SAIC* – 37,6% (Commission imposes provisional...). Другие китайские производители, которые сотрудничали в расследовании, но не проходили отбор проб, будут облагаться следующей средневзвешенной пошлиной – 20,8%; те, кто не сотрудничал в расследовании, будут облагаться остаточной пошлиной – 37,6%. Позже, 4 октября 2024 г. ЕК объявила о получении достаточной поддержки при голосовании членов ЕС, чтобы ввести тарифы до 45% на импорт китайских электромобилей (EV tariffs after divided vote...). Стоит обратить внимание, что 10 стран поддержали повышение, 12 воздержались, а 5 (Германия, Венгрия, Словакия, Словения

и Мальта) выступили против (EU to Impose Tariffs Up to 45%...). Чехия и Польша представляют собой важные центры создания добавленной стоимости европейских автомобилей и вопрос противодействия китайской экспансии для них непосредственно актуален (González, Sapir, Vasilchenko 2023). Поэтому Польша выступила за повышение, однако Чехия воздержалась от ответа, отказываясь как-либо его комментировать, тем самым подчёркивая неоднозначность принятия дополнительных мер противодействия китайским производителям.

Реакция Китая на ограничительные меры в отношении экспорта электромобилей в ЕС

С января 2024 г. Китай проводил расследование по антидемпинговым мерам в отношении импортных алкогольных напитков и в качестве ответной меры с 11 октября 2024 г. объявил о введении временных антидемпинговых мер в отношении импорта бренди, произведённого в ЕС (商务部公告2024年第42号 关). Поставщики крепких спиртных напитков, изготовленных из дистиллированных вин, импортированных из ЕС в ёмкостях объёмом менее 200 литров, обязаны предоставить таможенным органам КНР гарантийные депозиты в соответствии с коэффициентами маржи, которые, как и в случае с решением Еврокомиссии, были диверсифицированы относительно компаний, которые сотрудничали в расследовании и не сотрудничали. Для первых коэффициент маржи составляет 34,8%, для *Martell & Co* – 30,6, *Jas Hennessy & Co* – 39,0, *E. Remy Martin & Co* – 38,1, для всех остальных компаний ЕС – 39,0% (商务部公告2024年第42号 关). Крупные французские компании столкнулись с самыми значительными дополнительными платежами, и ответные меры Китая затрагивают в первую очередь интересы стран, поддержавших повышение, среди которых – Франция (Кулагин 2024). Вместе с тем Европейская комиссия придерживается мнения, что ЕС и Китай продолжают работать над поиском альтернативного решения, которое должно быть полностью совместимым с нормами ВТО.

Административные барьеры экспансии китайских производителей в Евросоюзе

Барьером для их инвестиционной экспансии в Европе стал мониторинг прямых иностранных инвестиций, т.е. их проверка на предмет отсутствия угрозы экономической безопасности (Кулинич 2024). В 2019 г. Европарламент принял Регламент ЕС №2019/452 (Regulation (EU) 2019/452...), устанавливающий единую институциональную рамку отбора ПИИ в Евросоюзе. Согласно регламенту, оценка ПИИ странами Евросоюза и Еврокомиссией должна основываться на измерении потенциального эффекта ПИИ, в т.ч. на объекты инфраструктуры, стратегические технологии и поставку критического сырья. К настоящему времени большинство стран ЕС внедрило национальные механизмы мониторинга ПИИ; разработка ведётся в Швеции, Эстонии, Хорватии, Греции, Бельгии и Ирландии. В 2022 г. отбор был произведён в отношении 55% внешних ПИИ. Из них порядка 10% были либо разрешены при выполнении ряда условий, либо заблокированы. В числе «проверенных» инвестиций порядка 27% приходилось на ПИИ в секторе машиностроения (Strategic Trade... 2023).

Характерным примером блокировки ПИИ в результате проверки является опыт итальянской компании *Pirelli*. Большая часть компании принадлежала китайским акционерам *Sinochem* и *Silk Road Fund*, поэтому правительство Италии старалось ограничить китайских мажоритарных акционеров, чтобы технологии *Pirelli* не перешли инвесторам из КНР. На данный момент компания *Silk Road* продала около 9% акций, однако крупнейшим инвестором *Pirelli* по-прежнему остаётся *Sinochem Holdings*. В настоящий момент итальянское правительство продолжает работу над ограничением влияния Китая на активы *Pirelli* (Piovaccari 2023). В 2023 г. власти использовали свои права на т.н. «золотую силу», позволяющую правитель-

ству изменять или отменять условия сделки между частными фирмами, работающими в стратегических отраслях.

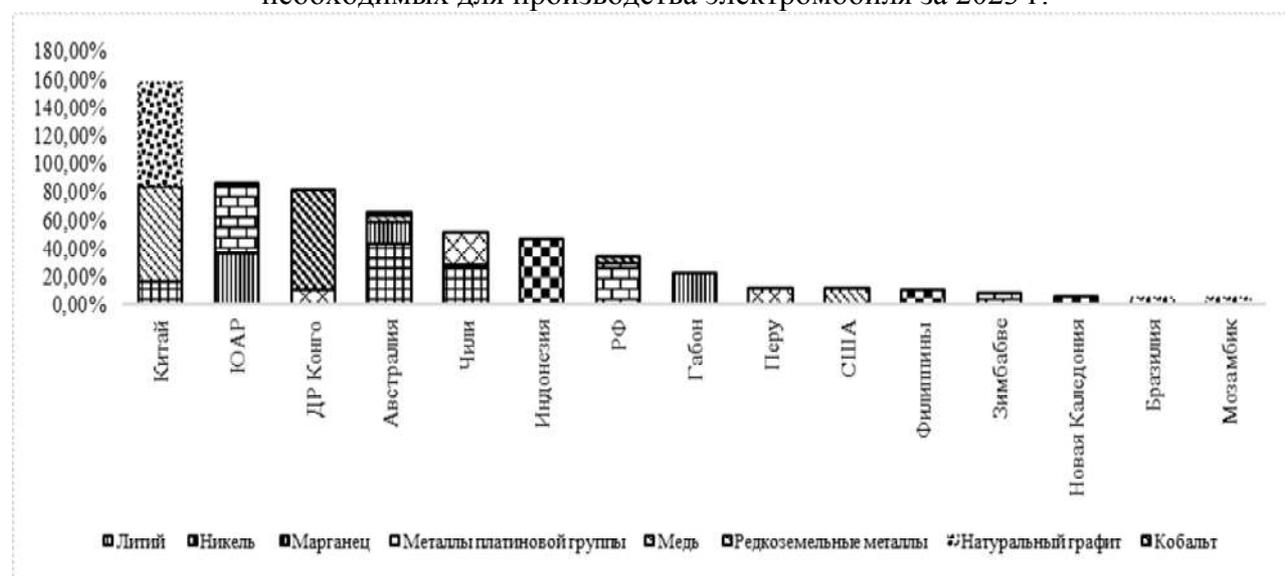
Африка как опора усиления присутствия Китая на рынке электромобилей ЕС

Перспективы дальнейшего расширения участия Китая в секторе электромобилестроения ЕС в условиях усиления барьеров для входа зависят во многом от доступа к стратегически значимым ресурсам, в т.ч. благодаря сотрудничеству со странами – членами БРИКС.

Сегодня производство электромобилей требует использования различных сырьевых материалов, таких как литий, никель, кобальт, медь, графит и другие. Китай на текущий момент является мировым лидером по добыче указанного сырья, где по данным за 2023 г. добывается 73,73% натурального графита, 67,86% редкоземельных металлов и 16,67% лития (рис. 5). Далее следует ЮАР – 50,07% металлов платиновой группы и 36,30% марганца. Затем Демократическая Республика Конго с добычей 71,02% кобальта и 11,60% меди.

Рисунок 5

Объём добычи и запасов полезных ископаемых (в % от мировых), необходимых для производства электромобиля за 2023 г.



Источник: составлено автором по данным (Statistical Review of World Energy...).

Последние годы китайские компании активно инвестируют в сектор металлургии африканских стран (прежде всего Конго, Гвинеи и Зимбабве), благодаря чему Китай получает эксклюзивный доступ к крупному рынку редкоземельных металлов. Впоследствии из этих металлов страна как сама производит батарейные аккумуляторы и экспортирует готовые электромобили в ЕС, так и направляет обработанное сырьё своим новым европейским заводам (рис. 6).

Именно сотрудничество с Африкой во многом является стратегическим для Китая в контексте производства электромобилей. Страна уже сегодня поддерживает статус крупнейшего торгового партнёра континента. Китай подписал документ о сотрудничестве «Пояс и путь» с 52 африканскими странами и Комиссией Африканского союза и активно поддерживает создание Африканской континентальной зоны свободной торговли, учредил группу экспертов по экономическому сотрудничеству при секретариате Зоны свободной торговли для проведения углублённых политических обменов и обмена опытом по содействию китайско-африканской торговле и инвестициям (一带一路倡议十周年).

Рисунок 6

Упрощённая модель экспансии Китая на рынок электромобилей Европы за счёт ресурсной базы Африки



Источник: составлено авторами.

В последние годы в китайско-африканском инвестиционном сотрудничестве заметны большие успехи. К концу 2022 г. объём прямых китайских инвестиций в Африку превысил 47 млрд долл. и по их величине Китай занимает на континенте четвёртое место; в настоящее время в Африку инвестируют более 3 тыс. китайских компаний. Инвестиционное поле продолжает расширяться и уже охватывает строительство, горнодобывающую и обрабатывающую промышленность, технологии, оптовую и розничную торговлю, сельское хозяйство, недвижимость, финансы, электронную коммерцию и другие отрасли.

* * *

Расширение присутствия производителей электромобилей Китая в странах ЕС на современном этапе характеризуется сочетанием инвестиционных и неинвестиционных методов экспансии. Страна ускоренно наращивает не только экспорт готовых электромобилей, но и развивает местную базу производства компонентов и финишной сборки. Столь активное расширение невозможно было оставить без внимания, поэтому регулируемыми органами ЕС предпринимаются меры по введению временных защитных компенсационных пошлин, позволяющих снизить ценовой разрыв между импортируемыми китайскими электромобилями и отечественными, что позволило бы европейскому автопрому эффективнее конкурировать на внутреннем рынке.

По нашему мнению, углубление сотрудничества Китая со странами Африки, являющимися ключевыми поставщиками критического для производства электромобилей сырья, в ближайшем будущем выступит фактором, позволяющим Китаю расширять своё присутствие на международных рынках, а также обеспечивать свои зарубежные сборочные заводы поставками отечественных компонентов, в т.ч. батарей. На данном этапе затруднительно прогнозировать дальнейшие ограничительные меры со стороны ЕС и отдельных стран. Тем не менее существующее инвестиционное присутствие Китая в регионе, вероятно, позволит стране и далее занимать всё большую долю рынка электромобилей Европы.

Список литературы / References

CATL announces its second European battery plant in Hungary. CATL. 12.08.2022. Available at: <https://www.catl.com/en/news/983.html> (accessed 24.06.2024).

Chinese EVs Defend Market Share in Europe as Trade Tension Escalates. BNN Bloomberg 04.07.2024. Available at: <https://www.bnnbloomberg.ca/chinese-evs-defend-market-share-in-europe-as-trade-tension-escalates-1.2092791> (accessed 01.07.2024).

Commission imposes provisional countervailing duties on imports of battery electric vehicles from China while discussions with China continue. European Commission. 04.07.2024. Available at: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_3630 (accessed 05.07.2024).

Electric Vehicles – Asia. Statista Market Forecast. Available at: <https://www.statista.com/outlook/mmo/electric-vehicles/asia> (accessed 29.06.2024).

EU to Impose Tariffs Up to 45% on Chinese Electric Vehicles. 04.10.2024. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-10-04/eu-votes-to-impose-tariffs-of-up-to-45-on-china-made-evs> (accessed 20.10.2024).

EV tariffs after divided vote. Reuters. 04.10.2024. Available at: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/eu-governments-face-pivotal-vote-chinese-ev-tariffs-2024-10-04/> (accessed 20.10.2024).

Foo Yun Chee (2024). Slovakia wins EU nod for \$289 mln aid to Volvo's EV plant. Reuters. 08.04.2024. Available at: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/slovakia-wins-eu-nod-289-mln-aid-volvos-ev-plant-2024-04-08/> (accessed 25.06.2024).

González, G.H., Sapir, E.V., Vasilchenko, A.D. (2023). Global production networks in the regional analysis framework: case of the EU peripheral automotive manufacturing. *Economy of Regions* 19(1): 230–243. DOI: 10.17059/ekon.reg.2023-1-18

Kratz, A. et al. (2024). Dwindling Investments Become More Concentrated. Chinese FDI in Europe: 2023 Update. Rhodium Group & Mercator Institute for China Studies. 06.06.2024. Available at: <https://merics.org/en/report/dwindling-investments-become-more-concentrated-chinese-fdi-europe-2023-update> (accessed 25.06.2024).

Piovaccari, G. (2023). Pirelli's Chinese investors terminate shareholder agreement. Reuters. 03.10.2023. Available at: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/pirellis-chinese-investors-terminate-shareholder-agreement-2023-10-03/> (accessed 29.06.2024).

Regulation (EU) 2019/452 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2019 establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union. PE/72/2018/REV/1. 23.03.2019. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32019R0452> (accessed 30.06.2024).

Statistical Review of World Energy. Available at: <https://www.energyinst.org/statistical-review/resources-and-data-downloads> (accessed 04.07.2024).

Strategic Trade & Investment Controls. Report on the Screening of Foreign Direct Investments into the Union. European Commission (October 2023). DOI: 10.2781/289185.

UN Comtrade. Available at: <https://comtradeplus.un.org/> (accessed 20.06.2024).

Westerheide, C. (2024). BYD plans to open its Hungarian EV factory within three years. *Electrive*. 06.02.2024. Available at: <https://www.electrive.com/2024/02/06/byd-plans-to-open-its-hungarian-ev-factory-within-three-years/> (accessed 01.07.2024).

Yijie, L., Yi L., Jining C. (2014). The Impact of the Chinese Automotive Industry: Scenarios based on the National Environmental Goals. *Journal of cleaner production* 96. DOI: 10.1016/j.jclepro.2014.05.015

Амирасланова, Э.А., Баркова, Н.Ю., Шпунт, Т.О. (2019). Барьеры внешнеэкономической

деятельности для российского экспорта несырьевых товаров // Вестник университета (5): 67–72. [Amiraslanova, E., Barkova, N., Shpunt, T. (2019). Barriers of external economic activities to Russian non-commodity exports. Vestnik Universiteta 19(5): 67–72. (In Russian)]. DOI: 10.26425/1816-4277-2019-5-67-72

Барановская, Я.Г. (2020). Включённость автомобильной промышленности стран Азии и Восточной Европы в глобальные цепочки стоимости // Торговая политика (3): 53–73. [Baranovskaya, Ya. (2020). The involvement of the automotive industry in Asia and Eastern Europe in global value chains. Torgovaya politika 21(3): 53–73. (In Russian)].

Баронина, Ю.А. (2019). Современные производственные стратегии европейских автомобильных ТНК // Вестник Института экономики РАН (1): 159–174. [Baronina, Y. (2019). Modern production strategies of European automotive TNCs. Bulletin of the IE RAS 19(1): 159–174. (In Russian)]. DOI: 10.24411/2073-6487-2019-10011

Волгина, Н.А., Возмилова, С.С. (2015). Особенности глобальных цепочек стоимости в автомобильной промышленности // Вестник РУДН. Серия: Экономика (2): 36–38. [Volgina, A., Vozmilova, S. (2015). Features of global value chains in the automotive industry. RUDN Journal of Economics (2): 36–38. (In Russian)].

Дежина, И.Г. Раднабазарова, С.Ж. (2022). Стимулирование спроса на электромобили в мире и российский контекст // Мировая экономика и международные отношения (7): 55–65. [Dezhina, I. Radnabazarova, S. (2022). Stimulating Demand for Electric vehicles in the World and Russian Context. World Economy and International Relations (7): 55–65. (In Russian)]. DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66-7-55-65

Красова, Е.В., Жилина, Л.Н., Хамдамов, Ш.Ж. (2018). Современные тенденции развития автомобильной промышленности Китая на фоне общемировой интернационализации отрасли // Тренды и управление 4: 48–63. [Krasova, E., Zhilina, L., Hamdamov, Sh. (2018). Current trends in the development of China's automotive industry against the background of global internationalization of the industry. Trends and management 4: 48–63. (In Russian)]. DOI: 10.7256/2454-0730.2018.4.28073

Кулагин, В. (2024). Китай перешёл в торговую контратаку на Евросоюз, введя пошлины на бренди. Ведомости. 09.10.2024. [Kulagin, V. (2024). China launched a trade counterattack on the European Union by imposing duties on brandy. Vedomosti. 09.10.2024. (In Russian)]. Available at: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2024/10/09/1067424-kitai-pereshel-v-torgovuyu-kontrataku-na-evrosoyuz> (accessed 20.10.2024).

Кулинич, А.Д. (2024). Регулирование прямых иностранных инвестиций в Европейском союзе // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН 24(1): 53–63. [Kulinich, A. (2024). Regulation of foreign direct investment in the European Union. Nauchno-analiticheskij vestnik IE RAN 24(1): 53–63. (In Russian)]. DOI: 10.15211/vestnikieran120245363

Макаров, И.А. (2022). Таксономия торговых барьеров: пять типов протекционизма // Современная мировая экономика 22(1). [Makarov I.A. (2022). Taxonomy of trade barriers: five types of protectionism. Contemporary world economy 22(1). (In Russian)].

Пушкарева, П.П. (2020). Обзор и классификация методов и стратегий выхода промышленных компаний на внешние рынки // Гуманитарный научный вестник (7): 122–130. [Pushkareva, P. (2020). Review and classification of methods and strategies for industrial companies entering foreign markets. Humanitarian Scientific Bulletin 20(7): 122–130. (In Russian)]. DOI: 10.5281/zenodo.3959173

Рогожин, А.А. (2023). Электромобилестроение в странах ЮВА – первые успехи // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития (2): 57–64. [Rogozhin, A. (2023). Electric ve-

hicles production in Southeast Asia – first success. *Southeast Asia: Actual Problems of Development* 23(2): 57–64. (In Russian)]. DOI: 10.31696/2072-8271-2023-2-2-59-057-064

Тюхтина, А. (2023). Как китайский бум электромобилей угрожает экспортёрам нефти. 21.04.2023. *Forbes*. [Tukhtina A. (2023). How China's Electric Car Boom Threatens Oil Exporters. 21.04.2023. Available at: <https://www.forbes.ru/biznes/487882-kak-kitajskij-bum-elektromobilej-ugrozaet-eksporteram-nefti> (in Russian)].

“一带一路”倡议十周年·中非经贸合作成果丰硕 // 新华通讯社主办公司官网股票代码. 14.06.2023. [The tenth anniversary of the Belt and Road Initiative, China-Africa economic and trade cooperation has achieved fruitful results. Xinhua News Agency. 14.06.2023. (In Chinese)]. Available at: <http://www.hn.news.cn/20230614/d93e63907ef040808644862e3a48f34f/c.html> (accessed 05.07.2024).

商务部公告2024年第42号 关于对原产于欧盟的进口相关白兰地实施临时反倾销措施的公告. 08.10.2024. [Announcement of the Ministry of Commerce No. 42 of 2024 on the implementation of temporary anti-dumping measures on imports of brandy originating in the European Union. Ministry of Commerce of the People's Republic of China. 08.10.2024. (In Chinese)]. Available at: https://www.mofcom.gov.cn/zwgk/zcfb/art/2024/art_e0985682da084c70884d7e6a2848f4f9.html (accessed 20.10.2024).