



DOI: 10.22363/2313-2329-2024-32-2-303-323

EDN: IINRYK

УДК 339

Научная статья / Research article

Китайские автомобильные компании на российском рынке: особенности проникновения и закрепления

Н.А. Волгина ✉, Е.М. Луговская

*Российский университет дружбы народов,
Российская Федерация, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6*✉ volgina_na@pfur.ru

Аннотация. Введение экономических санкций против России привело к массовому уходу западных компаний с российского рынка, что создало благоприятные возможности для расширения деятельности китайских автомобильных компаний. Цель исследования состоит в том, чтобы выявить особенности деятельности китайских автопроизводителей как давно присутствующих на российском рынке, так и впервые выходящих на него. По оценкам авторов, на конец 2022 г. на российском рынке присутствовали 38 китайских компаний, что составило около 60 % от всех функционирующих китайских автопроизводителей. В результате проведенного исследования была предложена авторская классификация китайских компаний на российском рынке по способу выхода на рынок, которая включает в себя «серый» экспорт, косвенный экспорт через дилеров и дистрибьюторов, собственный сбытовой филиал, прямые инвестиции, портфельные инвестиции. Авторы приходят к выводу, что косвенный экспорт, наряду с собственными сбытовыми филиалами, является наиболее распространенным способом выхода китайских автомобильных компаний на российский рынок. При этом прямые иностранные инвестиции выступают важнейшим методом закрепления китайских компаний на российском автомобильном рынке. Такие компании, как Chery, Great Wall, Geely, являются лидерами среди китайских компаний по продажам в России: их совокупная доля составляет около 93 %, что означает высокую концентрацию продаж. К ключевым особенностям деятельности китайских компаний с прямыми иностранными инвестициями относятся наличие мощной дилерской сети, а также производство автомобилей китайских марок на совместных предприятиях (инвестиции brownfield), где ведущую роль играет российское предприятие «Автотор». Единственным исключением является компания Great Wall Motor, которая построила завод Haval в Туле «с нуля» (инвестиции greenfield). Авторы высказывают предположение, что малые объемы китайских инвестиций в российскую автомобильную промышленность объясняются в том числе превалированием brownfield инвестиций над инвестициями greenfield. На основе проведенного исследования

© Волгина Н.А., Луговская Е.М., 2024

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

авторы полагают, что важнейшими факторами продвижения китайских автомобильных компаний в России выступят разворачивающиеся процессы цифровизации, а также растущий спрос на электромобили. При этом китайским автопроизводителям придется столкнуться с серьезной конкуренцией как со стороны российских, так и корейских компаний.

Ключевые слова: автомобилестроение, Китай, Россия, дилеры, прямые иностранные инвестиции (ПИИ), инвестиции гринфилд и браунфилд

История статьи: поступила в редакцию 15 декабря 2023 г.; проверена 14 февраля 2024 г.; принята к публикации 7 марта 2024 г.

Для цитирования: Волгина Н.А., Луговская Е.М. Китайские автомобильные компании на российском рынке: особенности проникновения и закрепления // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2024. Т. 32. № 2. С. 303–323. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-2-303-323>

Chinese Automotive Companies in Russian Market: Penetration and Consolidation

Natalia A. Volgina ✉, Ekaterina M. Lugovskaia

*RUDN University,
6 Miklukho-Maklaya St, Moscow, 117198, Russian Federation*

✉ volgina_na@pfur.ru

Abstract. The introducing of economic sanctions against Russia led to a massive exit of Western companies from the Russian market, which created favorable opportunities for expanding the activities of Chinese automobile companies. The aim of the paper is to identify the features of the activities of Chinese automakers, both those that have been present in the Russian market for a long time, and those entering it for the first time. According to the authors' estimates, 38 Chinese companies (at the end of 2022) were present in the Russian market, which accounted to about 60 % of all operating Chinese automakers. As a result of the study, the authors proposed a classification of Chinese companies in the Russian market according to the method of market entering, which includes: "grey" exports, indirect exports through dealers and distributors, sales branches, foreign direct investment, portfolio investment. The authors come to the conclusion that indirect export, along with sales branches, is the most common way for Chinese automobile companies to enter the Russian market. At the same time, foreign direct investment is the most important method for strengthening Chinese companies' position in the Russian automobile market. Companies such as Chery, Great Wall, and Geely are leaders among Chinese companies in sales in Russia: their total share is about 93 %, which means a high concentration of sales. A key feature of the activities of Chinese companies with foreign direct investment is the availability of powerful dealers' network as well as the production of Chinese cars in joint ventures (brownfield investments), where the Russian company Avtotor plays a key role. The only exception is the Great Wall Motor company, which built the Haval plant in Tula "from scratch" (greenfield investment). The authors suggest that the small volumes of Chinese investment in the Russian automotive industry can be explained, among other things, by the predominance of brownfield investment over greenfield investment. Based on the study, the authors expect that the most important factors in the expansion of Chinese automobile companies in Russia will be the unfolding processes of digitalization, as well as the growing demand for electric vehicles. At the same time, Chinese automakers will have to face serious competition from both Russian and Korean companies.

Keywords: automotive industry, China, Russia, foreign direct investment (FDI), greenfield FDI, brownfield FDI

Article history: received December 15, 2023; revised February 14, 2024; accepted March 7, 2024.

For citation: Volgina, N.A., & Lugovskaia, E.M. (2024). Chinese automotive companies in Russian market: Penetration and consolidation. *RUDN Journal of Economics*, 32(2), 303–323. (In Russ.). <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-2-303-323>

Введение

Китай является крупнейшим автопроизводителем в мире. В 2022 г. Китай возглавил тройку лидеров и произвел 27,0 млн автомобилей, опередив США (2-е место) — 10,1 млн автомобилей и Японию (3-е место) — 7,8 млн автомобилей¹. Наряду с этим Китай является и крупнейшим мировым экспортером автомобилей в мире. По данным ЮНКТАД², в 2022 г. экспорт автомобилей из Китая по стоимости достиг 20,7 млрд долл. США; за ним следовала Германия (7,1 млрд долл.) и США (6,1 млрд долл. США). Китайские автомобили работают на большинстве региональных и страновых рынках. Не стала исключением и Россия. Китайские автомобильные компании присутствуют на российском рынке уже несколько десятилетий: это и экспортные поставки, и производство на территории Российской Федерации.

Введение экономических санкций против России привело к тому, что многие западные компании, включая автомобильные, стали постепенно уходить с российского рынка, оставляя производственные мощности и неудовлетворенный платежеспособный спрос. Это создало благоприятные возможности для расширения деятельности компаний других стран на российском рынке, в первую очередь китайских автомобильных компаний.

Особенности присутствия китайских компаний на российском рынке нашли отражение в ряде публикаций (Костров, 2024; Попова, 2023). Специфика деятельности российского автопрома в условиях санкций также рассматривалась в ряде работ российских исследователей (Качамина, 2023; Уснян, 2022). Вместе с тем вопрос об особенностях проникновения и закрепления китайских автомобильных компаний на российском рынке, включая период последних нескольких лет, когда ниша, занимаемая западными компаниями, начала расширяться, недостаточно освещен в российской литературе. Данная работа призвана заполнить этот пробел.

Цель исследования состоит в том, чтобы выявить особенности проникновения и закрепления на российском рынке китайских автомобильных компаний, а также оценить возможности дальнейшей экспансии китайских автопроизво-

¹ Production Statistics 2022. OICA. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/> (accessed: 15.02.2024)

² Statistics. UNCTAD. URL: <https://unctad.org/statistics> (accessed: 15.02.2024)

дителей, как уже присутствующих на российском рынке, так и впервые выходящих на него.

Поставленная цель определяет логику исследования. Сначала мы кратко рассмотрим особенности становления автомобильной промышленности Китая. Затем на примере конкретных китайских компаний проводится анализ способов выхода и последующего закрепления китайских автопроизводителей на российском рынке (в частности косвенный экспорт, создание собственных сбытовых филиалов, создание производственных мощностей при помощи прямых иностранных инвестиций). Далее представлена оценка позиции автомобильных компаний Китая на российском рынке по сравнению с их основными конкурентами. В заключении суммируются основные выводы статьи.

При анализе активности китайских автомобильных компаний на российском рынке были приняты некоторые допущения:

- представлена деятельность материнских компаний (в количестве 51 компании), при этом деятельность дочерних филиалов этих не рассматривалась отдельно, а была по умолчанию включена в деятельность их материнских компаний;
- присутствие китайских компаний на российском рынке рассматривалось при наличии официальных представительств, дилеров или производств (на момент июня 2023 г.);
- наличие деятельности китайских компаний на российском рынке изучалось на момент января 2024 г.;
- идентификация дилеров (дистрибьюторов) материнских компаний осуществлялась на основе анализа официальных сайтов компаний и новостных статей крупных изданий, в частности РБК³ (на момент июня 2023 г.);
- продажи китайских автомобилей в России рассчитывались на основе продаж марок, принадлежащих китайским материнским компаниям;
- информация о деятельности заводов по производству моделей китайских автомобилей была собрана (и впоследствии систематизирована) на основе анализа официальных сайтов компаний.

Становление автомобильной промышленности Китая

До победы Народно-освободительной армии Китая спрос на автомобили удовлетворялся только за счет импорта. Однако с созданием в 1949 г. Китайской Народной Республики правительство поставило задачу сформировать собственную автомобильную промышленность. Изначально Китай не мог конкурировать в отрасли с иностранными брендами из-за недостатка знаний и опыта, квалифицированного персонала и информационно-технической базы для формирования конкурентных преимуществ.

³ Новости бизнеса и компаний. РБК. URL: https://companies.rbc.ru/?utm_source=topline (дата обращения: 15.02.2024).

Становление китайской автомобильной промышленности прошло большой путь начиная с создания первой компании — China FAW Group — в 1953 г.⁴ До прихода первых иностранных компаний в КНР национальное автомобилестроение было представлено заводами, производившими автомобили для внутреннего рынка. К началу реформы в 1978 г. объем производства составлял 149 тыс. автомобилей в год, причем они создавались преимущественно на основе устаревших советских моделей на заводах, построенных в 1953–1958 гг. при содействии СССР (Бараболина, 2008).

На первых этапах развитие автомобилестроения Китая проходило при существенной государственной поддержке — все китайские автомобильные компании были государственными — поэтому именно китайское правительство применяло различные стимулирующие меры для развития отрасли.

В течение нескольких десятилетий национальные производители старались удовлетворить спрос внутренними силами, однако сталкивались в этом процессе с большими сложностями. В 1980-е гг. резкий рост спроса на китайском автомобильном рынке привел к необходимости расширения производства. Была сформирована система «Большой Тройки, Малой Тройки и Мини-Двойки», в задачу которой входила диверсификация и специализация автомобильного производства с помощью привлечения иностранных автомобильных ТНК (Ян, 2014) и создания совместных предприятий. «Большой Тройкой» стали FAW-Volkswagen и Dongfeng-Citroen Motor (находящиеся под покровительством центрального аппарата правительства), а также Shanghai-Volkswagen. «Малой Тройкой» — Beijing Jeep, Tianjin Daihatsu и Guangzhou Peugeot; «Мини-Двойкой» — Changan Suzuki и Guijou Aviation Industry (под управлением Министерства авиакосмической промышленности Китая). Эта система, находящаяся под контролем китайских властей, позволила не только получить зарубежные инвестиции, но, что еще более важно, приобрести технологический опыт для функционирования и продвижения автомобильной промышленности.

В 1990-е гг. процессы притока ПИИ в автомобилестроение Китая набирали силу. В 1994 г. была провозглашена «Автомобильная промышленная политика», которая была нацелена на широкомасштабное привлечение иностранных инвестиций в автомобильную промышленность Китая путем использования различных инструментов.

Для стимулирования ПИИ в автомобилестроение Китая правительство Китая установило весьма высокие импортные таможенные пошлины на ввоз автомобилей западных брендов. В среднем их уровень составлял 200 %, но в некоторых случаях доходил и до 600 %. Кроме того, для иностранных инвесторов были введены особые налоговые льготы, в частности более низкий уровень налоговой нагрузки по сравнению с местными пред-

⁴ Первая китайская автомобильная корпорация. FAW. URL: <https://faw-motors.ru/o-nas/> (дата обращения: 12.03.2023)

приятными (33 и 18 % соответственно)⁵. Эта политика принесла значимые результаты.

В период 2003–2020 гг. Китай стал важным центром для привлечения ПИИ в автомобильной отрасли (Volgina, Wang, 2023). Общая сумма капитальных вложений в автомобильные проекты за этот период оценивается в 225 млрд долл. США⁶.

За счет значительных объемов ПИИ Китай обеспечил создание новых рабочих мест и сокращение информационно-технологической отсталости индустрии, получив доступ к современным разработкам, поэтому с течением времени компании «Большой Тройки, Малой Тройки и Мини-Двойки» стали постепенно терять свое доминирование в китайской автомобильной промышленности.

Следующим этапом развития автомобильной промышленности Китая можно назвать ее экспортную ориентацию. С 2001 г., когда Китай вступил в ВТО, китайские автопроизводители начали наращивать автомобильный экспорт в другие страны. Главной целевой аудиторией для них стали покупатели малобюджетных автомобилей, что позволяет говорить о наличии ценового конкурентного преимущества китайских производителей. Эта особенность сохраняется и в настоящее время: так, в 2018 г. китайские производители в основном поставляли автомобили в страны Южной Америки, Азии и Африки, где ценятся малобюджетные модели (Сазонов, 2020).

Далее начали развиваться сборочные совместные предприятия уже на базе китайских автопредприятий: на базе FAW собираются Volkswagen и Audi, на базе Liebao собирается Mitsubishi. Кроме того, наращивались производственные мощности, что позволило создавать свои новинки, а не просто копировать модели иностранных компаний (Ян, 2014).

КНР является одним из крупнейших инвесторов в НИОКР в автомобильной промышленности. В 2021 г. он находился на четвертом месте после ЕС, Японии и США (14,3 млрд евро)⁷. В 2022 г. китайские инвестиции в автомобильные НИОКР составили около 20 млрд евро⁸. При этом происходит диверсификация источников финансирования: используются как ПИИ с нуля (greenfield investment), так и сделки «слияния и поглощения» (M&A, brownfield investment), что позволяет получать иностранные технологии. Сделки M&A увеличивают

⁵ Пекин отменил все льготы для инвесторов // Банки.ру. URL: <https://www.banki.ru/news/bankpress/?id=2478055> (дата обращения: 20.02.2024)

⁶ Statistics // UNCTAD. URL: <https://www.statista.com/statistics/1422705/china-quarterly-value-of-foreign-direct-investment-inflows-according-to-bop/> (accessed: 15.02.2024); China's car market is electrifying. FDI Intelligence. URL: <https://www.fdiintelligence.com/content/feature/chinas-car-market-is-electrifying-79655#> (accessed: 15.02.2024)

⁷ R&D investment in the automobile sector, by world region // ACEA. URL: [https://www.acea.auto/figure/rd-investment-in-the-automobile-sector-by-world-region/#:~:text=Europe%20remains%20the%20world%27s%20largest,China%20\(€14.3%20billion\)](https://www.acea.auto/figure/rd-investment-in-the-automobile-sector-by-world-region/#:~:text=Europe%20remains%20the%20world%27s%20largest,China%20(€14.3%20billion)) (accessed: 20.02.2024).

⁸ China's automotive odyssey: From joint ventures to global EV dominance // IMD. URL: <https://www.imd.org/ibyimd/innovation/chinas-automotive-odyssey-from-joint-ventures-to-global-ev-dominance/> (accessed: 20.02.2024).

национальную конкурентоспособность, улучшают развитие отечественных брендов и уменьшают издержки компаний. Так, в 2015 г., когда Geely Holding Group приобрела контрольный пакет акций английской компании Manganese Bronze Holdings, она приобрела 120 патентов инновационных разработок и повысила объемы продаж в 2,5 раза.

На данный момент на китайском рынке автопроизводителей присутствует 51 материнская компания, включающая в свои корпоративные структуры 440 дочерних компаний. Среди китайских автомобильных компаний 48 компаний имеют совместное производство с другими автомобильными компаниями, что составляет 92,31 %⁹.

На январь 2024 г. лидерами по объемам продаж в Китае являются BYD Auto, Changan Automobile, Geely Automobile, FAW-VW, SAIC VW, Chery Automobile, Dongfeng Honda, SAIC-GM-Wuling, GAC Toyota и FAW Toyota (рис. 1).

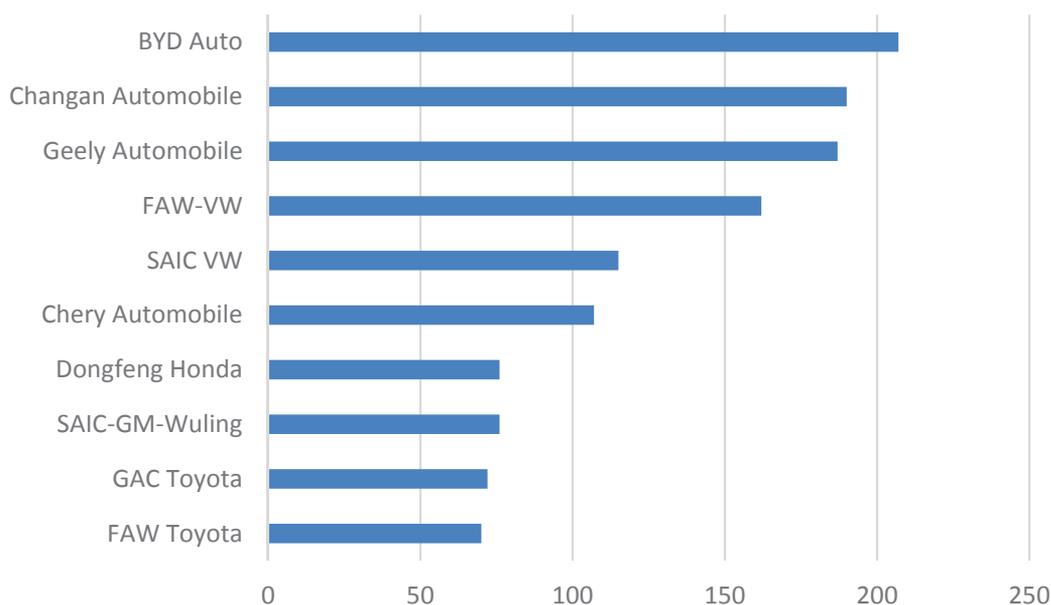


Рис. 1. Топ-10 китайских производителей-лидеров по продажам автомобилей на январь 2024 г., тыс. шт

Источник: составлено авторами по данным: China Automotive Sales volume, 2024 // Automotive Industry Portal MARKLINES. URL: https://www.marklines.com/en/statistics/flash_sales/automotive-sales-in-china-by-month (accessed: 20.02.2024).

Figure 1. Top 10 Chinese manufacturers-leaders by car sales as of January 2024, thousand units

Source: developed by the authors using China Automotive Sales volume, 2024. Automotive Industry Portal MARKLINES. Retrieved 20 February, 2024, from https://www.marklines.com/en/statistics/flash_sales/automotive-sales-in-china-by-month.

⁹ Новости бизнеса и компаний // РБК. URL: https://companies.rbc.ru/?utm_source=topline (дата обращения: 15.02.2024), официальные сайты компаний

В настоящее время большое количество компаний также имеют значительное государственное участие, из всех автопроизводителей 21,57 % являются государственными компаниями¹⁰.

Особым трендом современного развития китайского автомобилестроения является ориентация на производство электромобилей. Китайское правительство всемерно способствовало и способствует развитию индустрии электромобилей посредством субсидий и освобождения от налога на покупку электромобилей в течение 2022 г. Кроме того, почти все ключевые города и провинции вводят более строгие ограничения на использование обычных транспортных средств (Луговская, 2023). Исходя из этого китайские производители делают упор на электромобили, и поэтому уже на 2021 г. девять из десяти лидеров по продажам АИАИЭ (автомобили, использующие альтернативные источники энергии) в Китае являются китайскими компаниями.

Итак, китайская автопромышленность прошла продолжительный путь развития от «тотального импорта» автомобилей до создания своих моделей и развития конкурентоспособного производства, в сотрудничестве и при инвестиционной и финансовой поддержке иностранных компаний. Это позволило ей начать экспортную экспансию за рубеж, во многие страны и регионы, включая Россию.

Присутствие китайских автопроизводителей на российском рынке: способы выхода и закрепления

В последнее время Россия стала привлекательной локацией для деятельности китайских автопроизводителей. В связи с обострением геополитической обстановки многие мировые автомобильные компании стали постепенно покидать российский рынок, оставляя производственные мощности и свободные рыночные ниши. В 2022 г. об официальном уходе с рынка заявили Renault, Nissan, Infiniti, General Motors, Ford, Toyota, Lexus и Mercedes-Benz. Кроме того, многие компании, в том числе Volvo Cars, Jaguar Land Rover и Mitsubishi, сократили свои штаты сотрудников, а Mazda прекратила свое производство в России¹¹.

Вследствие ухода ряда компаний из России, а также нарастания логистических проблем в связи с пандемией COVID-19 и расширения антироссийских санкций произошли изменения в структуре российского рынка новых пассажирских автомобилей. Доля европейских компаний на нем сократилась в 4,5 раза (на 21 п. п.), японских — в 3 раза (на 12 п. п.), корейских — в 2,67 раза (на 15 п. п.). Однако усилились позиции китайских и российских компаний: их доли на российском рынке новых пассажирских автомобилей выросли почти в 4 раза и в 2 раза соответственно, составив 40,5 и 38,0 % соответственно (рис. 2).

¹⁰ Chinese Car Brands // Carlogos. URL: <https://www.carlogos.org/chinese-ca5555r-brands/> (accessed: 16.03.2023); official websites of Chinese companies.

¹¹ Какие автобренды ушли из России, кто пытается остаться: статус на ноябрь // Autonews. 2022. URL: <https://www.autonews.ru/news/635a91d89a79472435712a8f> (дата обращения: 15.03.2023).

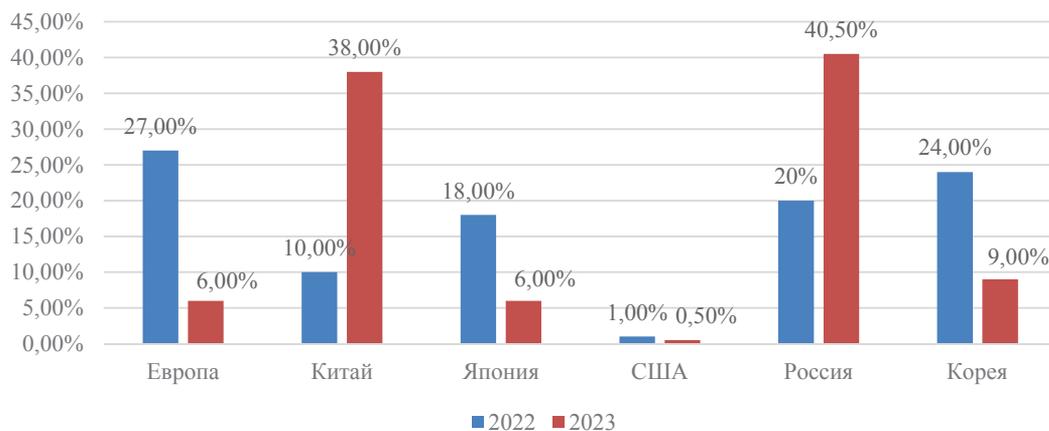


Рис. 2. Структура российского рынка новых пассажирских автомобилей по количеству новых зарегистрированных автомобилей, 2022–2023 гг., %

Источник: The market share of European and Japanese cars fell to 6 % in Russia // Autostat. URL: <https://eng.autostat.ru/infographics/22896/> (accessed: 24.04.2023).

Figure 2. Structure of the Russian market for new passenger cars by number of newly registered cars, 2022–2023, %

Source: The market share of European and Japanese cars fell to 6 % in Russia // Autostat. Retrieved 24 April, 2023, from <https://eng.autostat.ru/infographics/22896/>

Китайские компании весьма успешно смогли воспользоваться сложившейся ситуацией превышения спроса над предложением на российском автомобильном рынке и увеличить здесь свои продажи. По оценкам авторов, на 2022 г. на российском рынке официально присутствовала 31 китайская автомобильная ТНК, продажи которых на 2022 г. составили 118 973 автомобилей¹². Кроме того, в 2022 г. в России через «серых дилеров» продавались автомобили еще 7 компаний, официально не представленных на российском рынке: Li Auto, Beijing Automobile Works Co., Ltd (BAW), Leapmotor, Zhejiang Hezhong New Energy Automobile Company, NIO, Sichuan Yema Automobile Co., Ltd. и Human Horizons.

На начало 2023 г.¹³ на российском рынке присутствовало 60,78 % от всех китайских автомобильных компаний. При этом из оставшихся компаний (около 40 %) 14 % уже были на российском рынке (но ушли с него по ряду причин, возможно, вследствие острой конкуренции со стороны западных брендов, которая в настоящее время резко снизилась) и 10 % собираются выходить на российский рынок. Так, на рынок России собираются выходить Beijing Automobile Works Co., Ltd (BAW), Jiangling Motors Corporation (JMC), Yulon Motor, NIO, ZX Auto и Human Horizons.

¹² Полная статистика продаж в 2022 г. // Китайские автомобили. URL: <https://китайские-автомобили.рф/2023/01/17/statistika-prodazh-kitajskih-avtomobilej-2022/> (дата обращения: 16.03.2023).

¹³ Chinese Car Brands // Carlogos. 2022. URL: <https://www.carlogos.org/chinese-car-brands/> (accessed: 16.03.2023); официальные сайты китайских компаний.

«Китайский производитель автомобилей BAW (Beijing Automobile Works Co., Ltd.) планирует выйти на рынок Петербурга. Компания уже достигла соответствующей договоренности с местным дилером»¹⁴. Yulon Motor с маркой Luxgen, уже присутствовавшая в России, заявила, что она намерена вернуться в России в будущем с новым подходом, при этом компания сможет использовать опыт, полученный ранее¹⁵. Также сейчас один из дилеров в Челябинске открыл прием заказов на Nio ES6 и ES6, хотя компания официально еще не представлена в России¹⁶. Планируется выход и ZX Auto через сотрудничество с Chery. В начале 2000-х гг. компания присутствовала на российском рынке, и сейчас планируются экспортные поставки пикапов через Chery¹⁷. Также в холдинге «Авилон» сообщили о будущем привозе электромобиля HiPhi от Human Horizons через дилера в России.

При выходе на российский рынок китайские компании использовали традиционные способы, характерные для автомобильного сектора, в частности:

- серый экспорт (7 компаний);
- косвенный экспорт через дилеров и дистрибьюторов (17 компаний);
- собственный сбытовой филиал (11 компаний);
- прямые инвестиции (10 компаний);
- портфельные инвестиции (1 компания)¹⁸.

В табл. 1 представлена авторская классификация китайских компаний по способу выхода на российский рынок.

У многих компаний есть свой сбытовой филиал в виде представительства, и некоторые компании совмещают выход через косвенный экспорт при помощи дилеров и прямые инвестиции, которые включают создание заводов на территории РФ, формирование стратегических альянсов и т. д. Восемь компаний из 31 официально представленной на российском рынке имеют не только косвенный экспорт, но и выход через прямые инвестиции. Через дилеров и прямые инвестиции представлены компании Dongfeng, Chery, JMC и Geely. Через собственный сбытовой филиал и прямые инвестиции — Great Wall, FAW, BAIC и Brilliance. Fujian Motors Group вышла на рынок России за счет портфельных инвестиций в Xiamen King Long Motor Group, которой она владеет на 15 % (см. табл. 1).

Рассмотрим более подробно особенности присутствия китайских компаний на автомобильном рынке России с точки зрения специфики их входа на рынок.

¹⁴ На рынок Санкт-Петербурга выходит еще один бренд автомобилей // РБК. 2023. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/12/02/2023/63e0f29a9a7947474f6249fe (дата обращения: 15.03.2023).

¹⁵ Luxgen временно покидает российский рынок // Autopolus, 2014. URL: <https://autoplus.su/news/9175-luxgen-priostanovil-vypusk-i-prodazhu-avtomobiley-v-rossii.html> (дата обращения: 15.03.2023).

¹⁶ Китайские Nio ES6 и ES6 появились в России: сколько они стоят // Motor. 2022. URL: <https://motor.ru/news/nio-es6-es6-14-12-2022.htm> (дата обращения: 15.03.2023).

¹⁷ Компания Chery возможно начнет поставлять пикапы ZX Auto на экспорт // Carweek, 2022. URL: <https://carsweek.ru/news/avtonovinki/1264840/> (дата обращения: 15.03.2023).

¹⁸ Автодилеры в России // Цена Авто. URL: <https://цена-авто.ru/dealers/> (дата обращения: 16.03.2023); Полная статистика продаж в 2022 г. Китайские автомобили. URL: <https://китайские-автомобили.рф/2023/01/17/statistika-prodazh-kitajskih-avtomobilej-2022/> (дата обращения: 16.03.2023)

Таблица 1 / Table 1

**Классификация китайских автомобильных компаний
по способу выхода на российский рынок /
Classification of Chinese automobile companies by the method
of entering the Russian market**

Способ выхода / Exit method	Компании / Companies	Количество / Quantity
Серые экспорт (через компании, официально не представленные на российском рынке / Grey exports (through companies not officially represented on the Russian market)	Li Auto, Beijing Automobile Works Co., Ltd (BAW), Leapmotor, Zhejiang Hezhong New Energy Automobile Co., NIO, Sichuan Yema Automobile Co., Ltd. и Human Horizons	7
Дилеры и дистрибьюторы / Dealers and distributors	JAC, Seres, Dongfeng, XPeng, Wuling, Fengchuen, Anhui Ankai Automobile, GAC, King Long, Shuanghuan, Shenlong, Xinkai, Yutong Bus, JMC, Chery, Geely, Hanteng	17
Собственный сбытовой филиал / Own sales branch	Great Wall, Changan, FAW, BYD, Skywell, WM Motor, BAIC, SAIC, Brilliance, Weichai, Zhong Tong Bus	11
Прямые инвестиции / Direct investments	Chery, Great Wall, Geely, FAW, Dongfeng, BAIC, Brilliance, Cowin, Shineray, JMC	10
Портфельные инвестиции / Portfolio investments	Fujian Motors Group	1

Источник: Автодилеры в России. Цена авто. URL: <https://cena-auto.ru/dealers/> (дата обращения: 16.03.2023); Полная статистика продаж в 2022 г. Китайские автомобили. URL: <https://китайские-автомобили.рф/2023/01/17/statistika-prodazh-kitajskih-avtomobilej-2022/> (дата обращения: 16.03.2023).
Source: Auto dealers in Russia. Price Auto. URL: <https://cena-auto.ru/dealers/> (accessed: 16.03.2023); Full statistics of sales in 2022. Chinese Automobiles. Retrieved 16 March, 2023, from <https://китайские-автомобили.рф/2023/01/17/statistika-prodazh-kitajskih-avtomobilej-2022/>

В большинстве случаев при проникновении на зарубежный рынок, включая российский рынок, автомобильные компании Китая использовали косвенный экспорт через посредников, автомобильных дилеров. Как правило, косвенному экспорту предшествовало изучение рынка при помощи серых дилеров, частных экспортеров, включая продажи автомобилей с пробегом. Как мы отметили выше, на российском рынке в настоящее время работает ряд так называемых «серых» дилеров, для которых частники привозят под заказ автомобили из Китая, включая автомобили с пробегом. Так, в 2022 г. по таким схемам на российском рынке продавались автомобили Li Auto, BAW, Leapmotor, Hezhong, NIO, Yema и Human Horizons (см. табл. 1).

К выходу на российский рынок при помощи косвенного экспорта непосредственно примыкает выход на рынок при помощи создания собственных сбытовых филиалов, который также широко используется китайскими компаниями. Косвенный экспорт, наряду с собственными сбытовыми филиалами, является наиболее распространенным способом выхода китайских автомобильных компаний на российский рынок. На настоящий момент мы можем идентифицировать 35 китайских компаний, которые используют эти способы для проникновения на российский автомобильный рынок.

Классический «косвенный экспорт» предполагает формирование дилерских сетей на территории России, которая является подготовительным и очень важным этапом для закрепления на зарубежном рынке при помощи прямых иностранных инвестиций, т. е. осуществления непосредственного автомобильного производства на территории России. В настоящей работе мы не проводим различие между автомобильными дилерами и дистрибьюторами, хотя под дистрибьютором часто понимается отдельно созданная компания, которая обеспечивает перемещение товаров от конкретного производителя к другим посредникам и стоит в структуре продаж «выше» дилеров и ближе к производителю, а также имеет свою дилерскую сеть. Дилеры занимаются непосредственно продажами и в логистической цепочке расположены ближе к конечному потребителю.

Наиболее широкие дилерские сети (см. рис. 3) наблюдаются у тех китайских компаний, которые являются лидерами по продажам: Chery, Great Wall Motor, Geely Holding Group, Changan Automobile Group, JAC, FAW. Так, дилерская сеть Geely Holding Group является одной из наиболее широких и включает дилеров в 91 городе России.

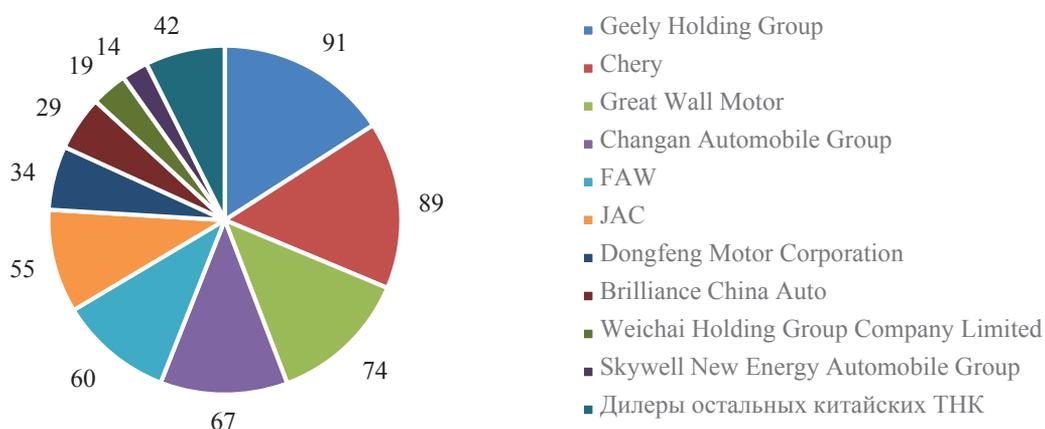


Рис. 3. Широта распространения дилерских сетей китайских автомобильных ТНК по городам России
 Источник: составлено автором по: Автодилеры в России // Цена авто. URL: <https://cena-auto.ru/dealers/> (дата обращения: 16.03.2023).

Figure 3. Extent of distribution of dealer networks of Chinese automotive MNCs in Russian cities
 Source: Auto dealers in Russia. Price Auto. Retrieved 16 March, 2023, from <https://cena-auto.ru/dealers/>

В восточной части России расположено 26,83 % от всех дилерских центров китайских компаний: ДФО — 28 дилерских центров, СФО — 66 и УрФО — 60. Шесть китайских компаний имеют дилеров только на территории ДФО, это компании SAIC, Seres, Shenlong, Wuling, XPeng и Zhongtong Bus¹⁹.

¹⁹ См.: Автодилеры в России // Цена Авто. URL: <https://cena-auto.ru/dealers/> (дата обращения: 16.03.2023)

ПИИ как важнейший способ закрепления китайских компаний на российском рынке

Проникновение на рынок при помощи иностранных инвестиций (о какой бы отрасли ни шла речь) является наиболее рискованным и затратным, однако позволяет занять прочные позиции на зарубежном рынке и строить долгосрочные стратегии работы на этом рынке. Ряд китайских автомобильных компаний использовали этот способ для проникновения и закрепления на российском автомобильном рынке.

По данным ЦБР, на 1 января 2022 г. (последние имеющиеся данные на март 2024 г.) объем накопленных ПИИ в России²⁰ составил 497 690 млн долл. США. При этом китайские инвестиции составили 3 323 млн долл., или 0,6 % от общего объема. Центральный Банк дает распределение страновых накопленных ПИИ по видам экономической деятельности. Доля обрабатывающей промышленности (к которой относится автомобилестроение) в накопленных китайских ПИИ в России составила 11,08 %, или 365 млн долл. Следует признать, что эти объемы весьма малы как в стоимостном, так и в процентном отношении, а также с точки зрения потребностей российского рынка.

Мы указывали ранее (см. табл. 1), что в настоящее время ряд китайских автопроизводителей осуществляли ПИИ для проникновения на российский рынок.

На январь 2024 г. семь китайских автомобильных ТНК имеют производство в России, что составляет 22,58 % от всех китайских автомобильных компаний, официально представленных в Российской Федерации²¹. В них входят Chery, Great Wall Motor, Dongfeng Motor Corporation, BAIC, CoWIN, JMC и Shineray Group²².

Три компании, имевшие производство, в настоящее время прекратили производственную деятельность. Это — Geely (прекратила производство в 2018 г., но имеет мощную дилерскую сеть, Changan (2019 г.) и Brilliance (примерно в 2018–2019 гг.). Над стартом производства в России еще думают две компании: GAC и BYD. Производство под китайской маркой GAC может начаться в 2024 г. на заводе Hyundai в Санкт-Петербурге²³.

Крупнейшие из компаний с прямыми инвестициями: Chery, Great Wall, Geely — достаточно давно вышли на российский рынок (2005, 2004, и 2007 гг. соответственно) и смогли прочно на нем закрепиться. Эти три компании яв-

²⁰ Накопленные прямые инвестиции по географическим регионам мира, странам, инструментам и видам экономической деятельности // Банк России. URL: https://www.cbr.ru/statistics/macro_itm/svs/npi/ (дата обращения: 22.02.2024)

²¹ Автодилеры в России // Цена авто. URL: <https://цена-авто.ru/dealers/> (дата обращения: 16.03.2023)

²² Полная статистика продаж в 2022 г. // Китайские автомобили. URL: <https://китайские-автомобили.рф/2023/01/17/statistika-prodazh-kitajskih-avtomobilej-2022/> (дата обращения: 16.03.2023)

²³ Источник сообщил о планах собирать в Петербурге Solaris и Creta под маркой GAC // Деловой Петербург. URL: <https://www.dp.ru/a/2023/11/27/istochnik-soobshhil-o-planah> (дата обращения: 02.03.2024)

ляются лидерами среди китайских компаний по продажам в России; их доли от всех продаж китайских производителей составляют 42,73, 30,11 и 21,9 % соответственно (рис. 4). В общей сложности на них приходится около 93 % продаж китайских автомобилей, что означает высокую концентрацию продаж.

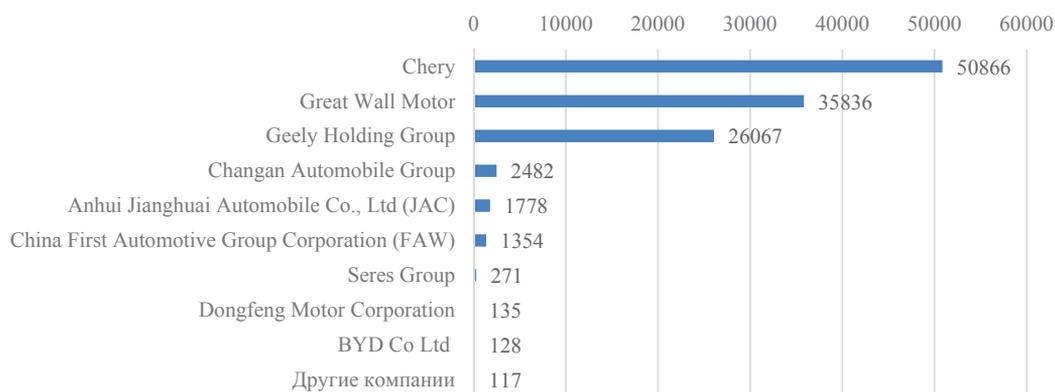


Рис. 4. Продажи китайских автомобильных ТНК в России в 2022 г., ед.

Источник: Автодилеры в России // Цена авто. URL: <https://цена-авто.ru/dealers/> (дата обращения: 16.03.2023); Полная статистика продаж в 2022 г. // Китайские автомобили. URL: <https://китайские-автомобили.рф/2023/01/17/statistika-prodazh-kitajskih-avtomobilej-2022/> (дата обращения: 16.03.2023).

Figure 4. Sales of Chinese automotive MNCs in Russia in 2022, units

Source: Auto dealers in Russia. Price Auto. Retrieved 16 March, 2023, from <https://цена-авто.ru/dealers/>; Full statistics of sales in 2022. Chinese Automobiles. Retrieved 16 March, 2023, from <https://китайские-автомобили.рф/2023/01/17/statistika-prodazh-kitajskih-avtomobilej-2022/>.

Можно сделать вывод о том, что ПИИ тесным образом связаны с большими объемами продаж на рынке. Этот факт легко объясняется в рамках различных теорий и моделей международного бизнеса. Компании начинают производство в России, что дает им уменьшить издержки на транспортировку продукции и увеличить контроль над реализацией своей продукции на зарубежном рынке. Кроме того, создание собственного производства сопровождается и формированием собственных дилерских сетей. Такая комбинация создает для компаний прочные конкурентные преимущества, что позволяет им добиваться лидерства в продажах.

В основном все представленные компании с ПИИ производят автомобили на мощностях российских заводов, то есть осуществляя так называемые инвестиции brownfield. Единственным исключением является компания Great Wall Motor: она построила завод Haval в Туле «с нуля», создав свои собственные производительные мощности в России (инвестиции greenfield). Можно предположить, что малые объемы китайских инвестиций в российскую автомобильную промышленность объясняются в том числе превалированием brownfield инвестиций над инвестициями greenfield.

Большое значение для китайских автомобильных ТНК в России имеет завод «Автотор» в Калининграде: производство автомобилей пяти компаний — Chery, Dongfeng Motor Corporation, BAIC, CoWIN и Shineray Group — располагается именно там (табл. 2). FAW, в свою очередь, собирался начать производство на заводе в Энгельсе в третьем квартале 2023 г., однако в середине апреля проект

был приостановлен²⁴. JMC совместно с Renault и Китайской корпорацией сельскохозяйственного развития в конце 2023 г. начала производство на мощностях «Автотор»²⁵. Таким образом, компания Renault вернулась на российский рынок, который она покинула в мае 2022 г.

Таблица 2 / Table 2

**Производственные площадки китайских автомобильных компаний в России /
Production sites of Chinese automobile companies in Russia**

Китайские компании / Chinese companies	Заводы, на которых производятся автомобили / Factories where cars are manufactured	Год начала производства / Year of production start	Локация в России / Location in Russia
Chery	Автотор / Avtodor	2006	Калининград / Kaliningrad
Chery	ТarАЗ / TagAZ	2008	Таганрог / Taganrog
Great Wall Motor	Haual	2019	Тула/Tula
Dongfeng Motor Corporation	Автотор / Avtodor	2024	Калининград / Kaliningrad
Dongfeng Motor Corporation	ЛМЗ / LMZ	2022	Липецк / Lipetsk
BAIC	Автотор / Avtodor	2023	Калининград / Kaliningrad
Cowin	Автотор / Avtodor	2023	Калининград / Kaliningrad
Shineray Group	Автотор / Avtodor	2023	Калининград / Kaliningrad
JMC	Автотор / Avtodor	2023	Калининград / Kaliningrad

Источник: составлено авторами по Chery российской сборки: Новые подробности // За рулем. URL: <https://www.zr.ru/content/news/936117-chery-rossijskoj-sborke-novye/> (дата обращения: 02.03.2024); Китайская Great Wall открыла автозавод в России // Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/news/2019/06/05/803429-great-wall#> (дата обращения: 02.03.2024); Продукция // Автотор. URL: <https://www.avtotor.ru/#> (дата обращения: 02.03.2024).

Source: compiled by the authors on Chery of Russian assembly: New details. *Za Rulem*. Retrieved 2 March, 2024, from <https://www.zr.ru/content/news/936117-chery-rossijskoj-sborke-novye/>; Chinese Great Wall opened a car plant in Russia. *Vedomosti*. Retrieved 2 March, 2024, from <https://www.vedomosti.ru/auto/news/2019/06/05/803429-great-wall#>; Production. Retrieved 2 March, 2024, from <https://www.avtotor.ru/#>

Рост китайского производства на территории РФ, особенно в последние годы, объясняется не только стратегией более прочного закрепления на российском рынке и расширения рынков сбыта, но и частично планами Китая по достижению углеродной нейтральности к 2060 г. Так как производство является

²⁴ В России приостановили проект по сборке электромобилей FAW Bestune NAT // Известия, 2023. URL: <https://iz.ru/1502294/2023-04-21/v-rossii-priostanovili-proekt-po-sborke-elektromobilei-faw-bestune-nat> (дата обращения: 16.03.2023).

²⁵ Автотор объявляет о старте производства автомобилей марки JMC в Калининградской области // Союз «Калининградская торгово-промышленная палата». URL: <https://kaliningrad.tpprf.ru/ru/news/510381/#:~:text=16%20августа%202023%20года%20на,промышленного%20производства%20автомобилей%20марки%20JMC> (дата обращения: 02.03.2024).

одной из причин выбросов парниковых газов, компаниям выгодно перемещать производство в другие страны для того, чтобы в будущем не столкнуться с барьерами, введенными с целью сокращения выбросов CO₂ (Луговская, 2022).

Следует отметить, что закрепление на рынке подкрепляется появлением предприятий/мощностей в смежных непосредственно с автомобилестроением отраслях. Было создано российско-китайское совместное предприятие ООО «КАМАЗ ВЕЙЧАЙ» (являющееся дочерней компанией Weichai Holding Group Company), которое начало производство промышленных двигателей для обеспечения электроэнергией удаленных месторождений, промышленных предприятий и больниц.

При анализе дочерних компаний китайских автопроизводителей было также выявлено наличие филиалов, предоставляющих различные дополнительные услуги²⁶. Так, FAW Leasing Co. Ltd., Lifan Financing Leasing (Shanghai) Co., Ltd., Pujji Financing Lease Co., Ltd. предоставляют лизинговые услуги. Это также способствует укреплению китайских компаний на российском рынке.

Конкуренты китайских автопроизводителей на российском рынке

Рассмотрим позиции китайских автопроизводителей с точки зрения компаний-производителей из различных стран, а также с точки зрения продаваемых на российском рынке автомобильных марок/брендов.

Среди топ-10 автомобильных компаний-производителей в России по доле рынка находятся три китайских производителя: Chery (6,3%), Great Wall Motor — марка Haval (5,4%) и Geely (4,3%). Их опережают российская Lada (27,9%), корейские Kia и Hyundai (10,5% и 8,6%) и французская марка Renault (6,5%). Перед Geely в рейтинге стоит японская Toyota с долей рынка 4,6% (рис. 5).

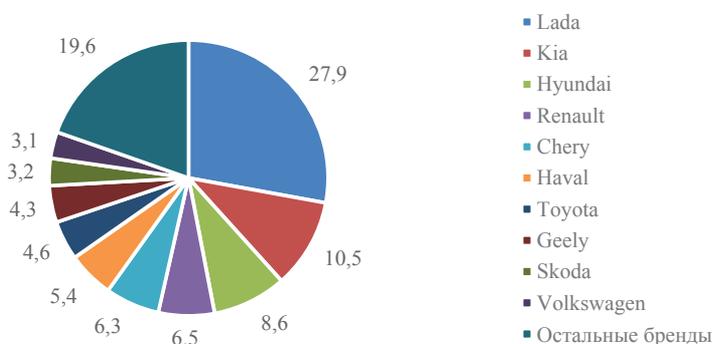


Рис. 5. Топ-10 автомобильных марок в России по доле рынка в 2022 г., % от общего количества проданных автомобилей

Источник: Leaders and outsiders of the Russian car market in 2022 // Autostat. URL: <https://eng.autostat.ru/infographics/22697/> (accessed: 24.04.2023).

Figure 5. Top 10 car brands in Russia by market share in 2022, % of total number of cars sold

Source: Leaders and outsiders of the Russian car market in 2022. Autostat. Retrieved 24 April, 2023, from <https://eng.autostat.ru/infographics/22697/>.

²⁶ Chinese Car Brands. Carlogos. URL: <https://www.carlogos.org/chinese-car-brands/> (accessed: 16.03.2023), официальные сайты китайских компаний.

Если говорить о моделях автомобилей, то на 2022 г. в топ-20 автомобилей, продаваемых на российском рынке, вошли четыре китайские модели: Chery Tiggo 7 Pro, Haval Jolion, Geely Coolray и Chery Tiggo 4. При этом именно китайская модель — Haval Jolion — имела наибольший прирост по продажам (+94,8 %), а наибольший упадок наблюдался у Skoda Rapid (–75,8 %).

Одной из причин значительного присутствия китайских автомобилей на российском рынке является, на наш взгляд, широкое использование ими стратегии расширения дилерских сетей; именно у них наблюдалось наибольшее увеличение доли по дилерским сетям в России.

Также рассматривая расширение дилерских сетей, которое является одной из стратегий закрепления на рынке автомобильных ТНК Китая, видно, что доля компаний по широте дилерских сетей европейских, японских и американских компаний значительно снизилась, особенно это заметно у американских производителей, доля которых на рынке по широте дилерских сетей достигла 0,7 %. При этом выросли доли у российских и корейских производителей на 1,3 п. п. и 0,1 п. п. соответственно. Наибольшее увеличение доли наблюдалось у китайских производителей, доля которых достигла 33,3 %, что говорит о важности данной стратегии закрепления на рынке (рис. 6).

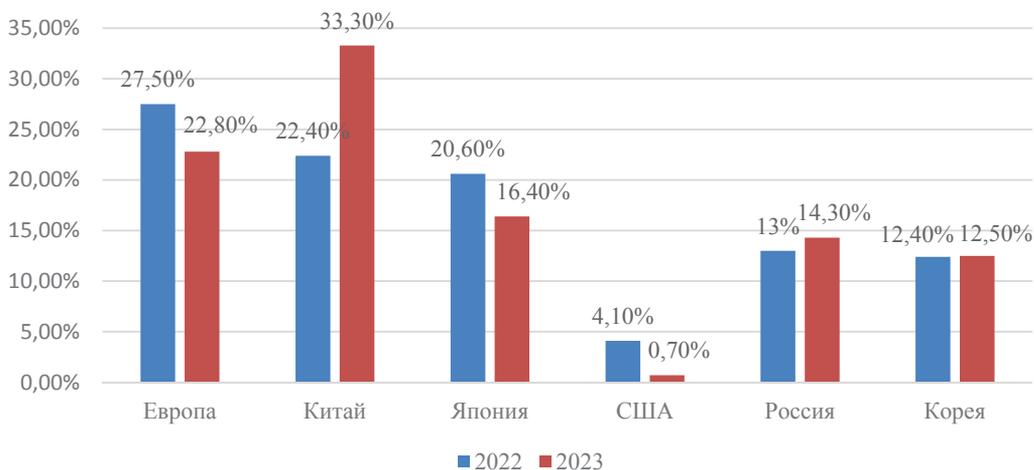


Рис. 6. Доля дилерских сетей по странам (регионам) регионам происхождения компаний

Источник: One third of all car dealers in Russia belong to Chinese brands // Autostat. URL: <https://eng.autostat.ru/infographics/22790/> (accessed: 24.04.2023).

Figure 6. Share of dealer networks by countries (regions) of origin of companies

Source: One third of all car dealers in Russia belong to Chinese brands. Autostat. Retrieved 24 April, 2023, from <https://eng.autostat.ru/infographics/22790/>.

Одной из особенностей выхода китайских автомобильных ТНК на рынок России является выбор локации — из-за того, что Китай граничит с Россией на Востоке, не все компании выходят на рынок в Центральной России, некоторые выбирают города Дальнего Востока. Например, единственный дилер Shanghai Shenlong Bus Co. Ltd. находится во Владивостоке. А головной офис SAIC Motor Corporation находится в Амурской области, на границе России и Китая.

Кроме того, не исключена экспансия других китайских производителей, пока планируется выход некоторых китайских компаний, что увеличит конкуренцию на рынке. Вместе с тем возможно возвращение других иностранных конкурентов на рынок, расширение корейских компаний на рынке и развитие российских конкурентов, у которых может быть поддержка со стороны государства для развития отрасли. Таким образом, китайская компания JMC уже организовала совместное предприятие с Renault, что повлекло за собой возвращение компании на российский завод, с которого она ушла в 2022 г.²⁷

Исходя из списка китайских компаний, которые еще не вышли на рынок России и пока не собираются, могут выйти Aiways Automobiles Company, CHTC Group, Hawtai Motor Group, SG Automotive, Zotye Holding Group, Jonway Group, Kawei Automotive Industry Group, Lifan Technology Group Co, Jiangsu Mudan, Baoneng Group, YanTai Shuchi Vehicle Co, Zhejiang Hezhong New Energy Automobile, Li Auto, Sichuan Yema Automobile Co и Leapmotor, у некоторых из них уже даже был опыт на рынке России (табл. 3). Из этих компаний Li Auto, Zhejiang Hezhong New Energy Automobile Company, Leapmotor, Sichuan Yema Automobile уже имеют спрос на рынке «серых дилеров».

Таблица 3 / Table 3

**Китайские автомобильные ТНК, не присутствующие на рынке России /
Chinese automotive TNCs that are not present in the Russian market**

Опыт на рынке РФ	Компании
Был опыт	Hawtai Motor Group, Zotye Holding Group, Lifan Technology Group Co, YanTai Shuchi Vehicle Co
Нет	Aiways Automobiles Company, CHTC Group, SG Automotive, Jonway Group, Kawei Automotive Industry Group, Jiangsu Mudan, Baoneng Group, Zhejiang Hezhong New Energy Automobile, Li Auto, Sichuan Yema Automobile Co, Leapmotor

Источник: составлено авторами по: Chinese Car Brands // Carlogos. URL: <https://www.carlogos.org/chinese-car-brands/> (дата обращения: 06.06.2023), официальные сайты китайских компаний.

Source: Chinese Car Brands. *Carlogos*. Retrieved 6 June, 2023, from <https://www.carlogos.org/chinese-car-brands/>; official websites of Chinese companies.

Таким образом, позиции китайских автопроизводителей на российском рынке выглядят весьма впечатляюще. Это является прочным базисом для дальнейшего продвижения и закрепления на российском рынке.

Заключение

На основе проведенного исследования выделим факторы, которые могут оказывать воздействие на дальнейшее продвижение китайских автомобильных компаний в России. К ним относим разворачивающиеся процессы цифровизации, растущий спрос на электромобили.

²⁷Китайские автомобили: Renault может вернуться в Россию через КНР // RG.RU. 2023 URL: <https://rg.ru/2023/03/21/kitajskie-avtomobili-renault-mozhet-vernutsia-v-rossiiu-cherez-krn.html> (дата обращения: 24.04.2023)

Цифровизация уже оказывает большое влияние на потребительские привычки. Во-первых, компаниям приходится усовершенствовать свои модели в соответствии с запросами потребителей по высокотехнологичности моделей. Во-вторых, услуги, которые оказывает компания по продаже, ремонту и другим аспектам, должны быть онлайн-доступными и простыми в использовании. Россия — страна с сильно развитой цифровизацией в различных сферах: от покупок в магазине до получения государственных услуг в один клик²⁸. Эта тенденция скажется на выборе и проектировании новых китайских моделей, вводимых на рынок.

Также особое воздействие оказывает тренд устойчивого развития: постепенно в России набирают популярность электромобили, по прогнозам, их продажи к 2027 г. достигнут 4717 ед. (рис. 7). Для развития этого тренда уже в апреле 2023 г. был выдан первый кредит с государственной поддержкой — субсидией — на покупку электромобиля²⁹. Поэтому в будущем компаниям стоит обращать внимание на развитие товарной структуры своей экспансии в сторону электромобилей. Китай является одним из крупнейших производителей и экспортеров электромобилей в мире (Нове, 2024).

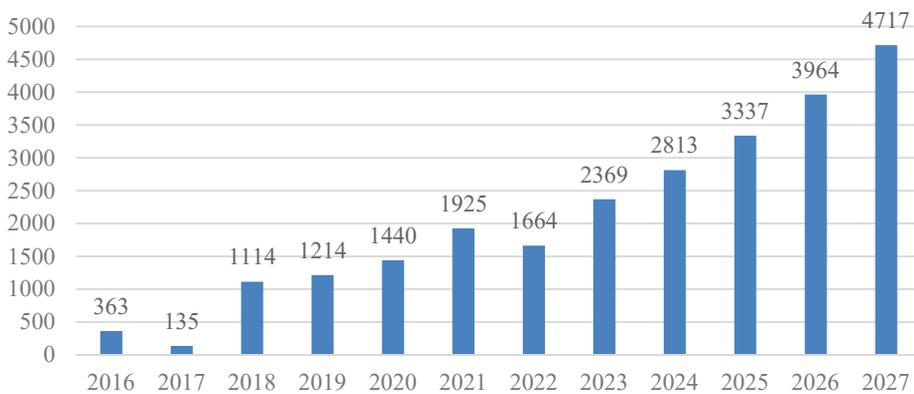


Рис. 7. Прогноз продаж электромобилей в России 2016–2027 гг

Источник: составлено авторами по: Electric Vehicles // Statista. URL: <https://www.statista.com/outlook/mmo/electric-vehicles/russia> (дата обращения: 25.04.2023).

Figure 7. Forecast of electric car sales in Russia 2016–2027

Source: Electric Vehicles. Statista. Retrieved 25 April, 2023, from <https://www.carlogos.org/chinese-car-brands/>.

Усиление экономических санкций и продолжающийся уход западных компаний могут способствовать расширению позиций Китая на российском автомобильном рынке. Однако здесь китайским автопроизводителям придется столкнуться с серьезной конкуренцией как со стороны российских, так и корейских компаний.

²⁸ Russia is among top ten countries in digitalization of public services — Putin // TASS. 2022. URL: <https://tass.com/economy/1541617> (дата обращения: 25.04.2023)

²⁹ Субсидия на приобретение электромобилей EVOLUTE // EVOLUTE. 2023. URL: <https://www.evolute.ru/advantages/subsidy> (дата обращения: 25.04.2023)

Список литературы

- Барболина А.И. Мировые производители автомобилей на рынке Китая в начальный период реформ 1978–1993 гг // Проблемы современной экономики. 2008. № 3 (27).
- Качамина М.Ю. Российский авторынок и автопром в условиях санкций // Научно-исследовательская работа обучающихся и молодых ученых: материалы юбилейной 75-й Всероссийской (с международным участием) научной конференции обучающихся и молодых ученых, Петрозаводск, 03–23 апреля 2023 г. / науч. редактор В.С. Сянев, отв. за выпуск А.А. Малышко. Петрозаводск: Петрозаводский государственный университет, 2023. С. 380–382. EDN: КЕМТЕФ.
- Костров В.В. Выход марок китайского автопрома на российский рынок // Научное образование. 2024. № 1 (22). С. 80–82.
- Луговская Е.М. Зеленый транспорт в контексте устойчивого развития: опыт Китая // Экономика и инновации: сборник статей участников межвузовской научно-практической конференции, Москва, 17 ноября 2022 г. Т. 2. М.: Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, 2023. С. 232–237.
- Попова Л.В. Прямые инвестиции КНР в российский автопромышленный сектор в рамках глобальной стратегии китайских автопроизводителей // Российско-китайские исследования. 2023. Т. 7, № 4. С. 354–366.
- Сазонов С.Л. Автомобильный комплекс КНР: императивы инновационного развития: в 2 книгах / Российская академия наук, Институт Дальнего Востока, Центр социально-экономических исследований Китая. Книга 1. М.: Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт Дальнего Востока Российской академии наук, 2020. 400 с.
- Уснян С.Л. Санкции против автомобильной промышленности: последствия и перспективы для России и западных автомобильных компаний // Управление экономическими системами. 2022. № 4 (40). С. 16–19.
- Ян Ян. Становление автомобильной промышленности Китая // Транспортное дело России. 2014. № 2. С. 69–71.
- Hove A. An Update on China's EV Revolution // The Oxford Institute for Energy Studies. 2024. 1 February. 28 p.
- Volgina N.A., Wang, Y. The Impact and Role of Foreign Direct Investment in the Modernization of China's Automotive Industry // Sustainable Development Risks and Risk Management. Advances in Science, Technology & Innovation / ed. by E.G. Popkova. Springer, Cham, 2023. P. 257–262.

References

- Barabolina, A.I. (2008). World car manufacturers on the Chinese market in the initial period of reforms 1978–1993. *Problems of Modern Economy*, 3(27) (In Russ.).
- Hove, A. (2024). An Update on China's EV Revolution. *The Oxford Institute for Energy Studies*. 1 February. 28 p.
- Kachamina, M.Yu. (2023). Russian car market and car industry under sanctions. In V.S. Syuney (Editor-in-chief), A.A. Malyshko (Responsible for the issue), *Research work of students and young scientists: Proceedings of the 75th anniversary 75th All-Russian (with international participation) scientific conference of students and young scientists, Petrozavodsk*. Petrozavodsk: Petrozavodsk State University. 380–382. (In Russ.).
- Kostrov, V.V. (2024). The entry of Chinese car brands into the Russian market. *Scientific Education*, (1), 80–82. (In Russ.).
- Lugovskaya, E.M. (2023). Green transport in the context of sustainable development: the experience of China. In *Economics and Innovations: Collection of articles of participants of the interuniversity scientific-practical conference, Moscow, 17 November 2022. Volume 2* (pp. 232–237). Moscow: Plekhanov Russian University of Economics. (In Russ.).

- Popova, L.V. (2023). Direct investments of the PRC in the Russian automotive sector in the framework of the global strategy of Chinese automakers. *Russian-Chinese Studies*, 7(4), 354–366. (In Russ.).
- Sazonov, S.L. (2020). Automotive complex of the People's Republic of China: Imperatives of innovative development: In 2 books. *Russian Academy of Sciences, Institute of Far East, Centre for Socio-Economic Studies of China*. Book 1. Moscow: Federal State Budgetary Institution of Science Institute of the Far East of the Russian Academy of Sciences. 400 p. (In Russ.).
- Usnyan, S.L. (2022). Sanctions against the automotive industry: consequences and prospects for Russia and Western automotive companies. *Management of Economic Systems*, 4(40), 16–19. (In Russ.).
- Volgina, N.A., & Wang, Y. (2023). The Impact and Role of Foreign Direct Investment in the Modernization of China's Automotive Industry. In E.G. Popkova (Ed.), *Sustainable Development Risks and Risk Management. Advances in Science, Technology & Innovation* (pp. 257–262). Springer, Cham.
- Yang, Yang. (2014). Becoming the automotive industry in China. *Transport business of Russia*, 2, 69–71. (In Russ.).

Сведения об авторах / Bio notes

Волгина Наталья Анатольевна, доктор экономических наук, профессор кафедры международных экономических отношений, Российский университет дружбы народов. E-mail: volgina_na@pfur.ru

Natalia A. Volgina, Professor of Economics, Department of International Economic Relations, RUDN University. E-mail: volgina_na@pfur.ru

Луговская Екатерина Михайловна, выпускница Института мировой экономики и бизнеса экономического факультета РУДН, бакалавр экономики, Российский университет дружбы народов. E-mail: 1032193395@pfur.ru

Ekaterina M. Lugovskaia, graduate of the Institute of World Economy and Business, Faculty of Economics, BA (economics), RUDN University. E-mail: 1032193395@pfur.ru