

УДК 339.5:629.331(510) · DOI: 10.31429/2224042X\_2026\_82\_35

# Конкурентоспособность Китая на мировом рынке электромобилей

Competitiveness of the China in the global EV market

**Заболоцкая В.В., Рыбак Т.Ю.**

*Финансовый университет при Правительстве РФ,  
Москва, Россия*

**Zabolotskaya V.V., Rybak T.Yu.**

*Financial University under the Government of the  
Russian Federation, Moscow, Russia*

**Аннотация.** Научная статья посвящена анализу уровня конкурентоспособности китайских производителей электромобилей на мировом рынке в условиях обострения торговых противоречий с США и ЕС на современном этапе. Авторами выделены конкурентные преимущества Китая на рынке новых энергетических транспортных средств (NEV). Показано, что Китай обладает статусом крупнейшего мирового экспортёра электромобилей и высоким потенциалом для дальнейшей экспансии на рынках дружественных стран. Детерминированы конкурентные особенности бизнес-модели компании Li Auto — лидера гибридных автомобилей на национальном рынке автопрома, рассмотрена новая для России стратегия технологической премиализации через сегмент гибридов с увеличенным запасом хода (EREV), демонстрирующая высокую финансовую устойчивость на внутреннем рынке, но имеющая ограничения (тарифы, зависимость от национальной специфики) при осуществлении международной экспансии за рубежом.

**Abstract.** This research article analyzes the competitiveness of Chinese electric vehicle (EV) manufacturers in the global market amid the current escalation of trade barriers with the United States and the EU. The authors highlight China's competitive advantages in the new energy vehicle (NEV) market. The research results demonstrate that China is the world's largest exporter of battery electric vehicles (BEVs) and has strong potential for further expansion in the markets of friendly countries. The study also identifies the competitive features of Li Auto's business model as a leader in hybrid vehicles in the domestic automotive industry and examines a new strategy of technological premiumization for Russia through the extended-range electric vehicle (EREV) segment. This strategy demonstrates high financial stability in the domestic market but is subject to limitations, including tariffs and dependence on national specificities, in pursuing international expansion.

**Ключевые слова:** Китай, конкурентоспособность, мировой рынок автомобилей, промышленная политика, новые энергетические транспортные средства, электромобили, экспорт, компенсационные пошлины.

**Keywords:** China, competitiveness, global automobile market, industrial policy, new energy vehicles, electric vehicles, exports, countervailing duties

**Цитирование:** Заболоцкая В.В., Рыбак Т.Ю. Конкурентоспособность Китая на мировом рынке электромобилей // ЭКОНОМИКА: теория и практика. 2026. № 2. С. 35–42. DOI: 10.31429/2224042X\_2026\_82\_35

**История публикации:** рукопись поступила 02.05.2026, опубликована 19.06.2026.

На современном этапе мировой автомобильный рынок переживает структурную трансформацию, сопоставимую по масштабу со сменой технологического уклада начала XX в. Это связано с ускорением экономического роста стран и развитием технологий, вызвавших появление новых видов автомобилей, например, энергетических транспортных средств, электро- и гибридных автомобилей, а также с «зеленой повесткой» по защите окружающей среды и внедрением стандартов ESG, а также значимости государства в регулировании отраслевой промышленной политики и сферы ВЭД и меняющимися потребностями населения.

В современной экономической литературе понятие международной конкурентоспособности рассматривается на трёх взаимосвязанных уровнях: страны, отрасли и компании. Классическим подходом на уровне страны общепризнанно считается «алмазная модель» / модель «национального ромба» М. Портера [24], включающая 4 детерминанта (углы ромбы) — факторные условия, условия внутреннего спроса, состояние родственных и поддерживающих отраслей, а также стратегия, структура и соперничество фирм, формирующие институциональную среду, в которой страна способна устойчиво создавать конкурентоспособные на мировом рынке отрасли.

Дополнительными детерминантами выступают правительство и случайные события. «Алмазная модель» М. Портера применительно к автомобильной отрасли объясняла лидерство США, Японии и Германии.

Однако бурная экспансия китайского нового энергетического транспорта (*New Energy Vehicle, NEV*), или NEV-рынка, вынуждает пересмотреть постулаты данной классической модели: государство выступает не вспомогательным фактором, а структурообразующим субъектом, который целенаправленно конструирует все 4 детерминанты — факторные условия (инфраструктура зарядных станций), условия спроса (субсидии и программы trade-in, квоты NEV credits) [4; 8], родственные и поддерживающие отрасли (финансирование мировых лидеров в производстве батарей электромобилей — BYD, *Contemporary Ampere Technology Co.* (далее — CATL), стратегию автоконцернов [4].

На отраслевом уровне все еще актуально применение модели пяти сил М. Портера. Так, в сегменте NEV традиционно высокие барьеры входа резко снижаются: электромобиль конструктивно проще автомобиля с двигателем внутреннего сгорания (ДВС), что открыло данный сегмент отрасли для таких технологических гигантов, как *Tesla, Xiaomi (SU7, 2024), Huawei* (бренды AITO, Luxeed). Одновременно усиливаются конкурентные позиции ключевых поставщиков аккумуляторов для электромобилей: мировой лидер CATL контролирует свыше 35% мирового рынка.

На уровне компаний для объяснения мотивов международной экспансии автоконцернов применима эклектическая парадигма Дж. Даннинга — OLI [13]: автоконцерн выходит на зарубежные рынки в форме прямых иностранных инвестиций (ПИИ) при одновременном наличии преимуществ собственности (Ownership, O), локализации (Location, L) и интернализации (Internalisation, I). Так, если до 2024 г. у китайских автопроизводителей доминировала экспортная модель, то введение компенсационных пошлин странами ЕС привело к диверсификации их стратегии на гринфилд-инвестиции (форма ПИИ, при которой компания строит свой бизнес на зарубежном рынке абсолютно с нуля) (например, строительство заводов автоконцерна BYD в Венгрии и Турции).

Особенности конкурентоспособности народно-хозяйственного комплекса Китая и исследование его технологического развития, а также прогнозы взаимной торговли КНР и России в период структурных сдвигов представлены в работе Л.О. Бабешко, В.А. Бывшев, Б.Д. Матризаева, В.В. Перской [1; 6; 9].

Влияние зеленого финансирования на развитие торговых отношений между Россией и КНР, а также перспективы укрепления торгово-инвестиционного сотрудничества РФ и КНР в современных условиях представлены в исследованиях Се Венкайя, А.Б. Дмитриевой [3; 26].

Проблемы развития мирового рынка электромобилей и китайского автопрома являются высоко дискуссионным направлением в современной экономической науке.

В исследованиях [4; 8], посвящённых государственной поддержке электротранспорта в Китае, систематизированы меры субсидирования и их эволюция за первое десятилетие политики стимулирования NEV, а также приоритеты промышленной политики в условиях индустрии 4.0. Н.В. Городнова, А.С. Ортюкова представили результаты исследования экономико-правового регулирования стимулирования продаж электромобилей в России и Китае [2].

Е.М. Луговской были исследованы особенности проникновения и закрепления китайских автомобильных компаний на рынке России [5]. В.В. Михеев, С.А. Луконин рассмотрели многовекторность торговой войны между США и Китаем и торговых ограничений в отношении китайских электромобилей [7].

Вместе с тем анализ указанных научных трудов показывает, что научный фокус исследователей сосредоточен преимущественно на общих вопросах конкурентоспособности, государственной поддержки автомобильной промышленности и правовом регулировании данной отрасли. Роль новых игроков премиум-сегмента, таких как *Li Auto*, в трансформации конкурентного баланса мирового рынка электромобилей на практике почти не изучен.

Данное исследование мотивировано потребностью выявления конкурентных преимуществ китайского автопрома на мировом рынке в условиях торговых войн с США и ЕС, а также в оценке эффективности стратегии *Li Auto* как одного из

ключевых высокотехнологичных игроков премиального сегмента автомобильной промышленности в Китае и в мире.

### **Структурные сдвиги мирового авторыннка и положение КНР в глобальном автоэкспорте на современном этапе**

Китай является крупнейшей экономической державой мира, находящейся в прямой конкурентной борьбе за многие отраслевые рынки с США. Китайский автопром обладает огромным потенциалом.

Переход от двигателей внутреннего сгорания к новым энергетическим транспортным средствам (*New Energy Vehicles, NEV*) — электромобилям (*Battery Electric Vehicle, BEV*), подключаемым гибридам (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV*) и гибридам с увеличенным запасом хода (*Extended-Range Electric Vehicle, EREV*) — сопровождается перераспределением долей крупнейших мировых игроков отрасли в пользу производителей из Китайской Народной Республики (КНР). В автомобильной отрасли Китая произошла дифференция национальных приоритетов: традиционные игроки (крупнейшие автоконцерны — *BYD, Geely*) стали делать ставки на массовый сегмент и экспорт, а ряд новых производителей, прежде всего *Li Auto*, активно внедряют конкурентную стратегию технологической премиализации, ориентированную преимущественно на внутренний рынок КНР.

Стратегия технологической премиализации заключается в смещении конкуренции из плоскости цены в плоскость технологического и потребительского превосходства продукта. Вместо ценового демпинга, характерного для массового сегмента, компания концентрируется на максимальном оснащении автомобилей (интеллектуальные системы помощи водителю, премиальный интерьер, увеличенный запас хода) и формировании сильного бренда в верхнем ценовом сегменте. К преимуществам такой стратегии относятся: высокая норма прибыли, лояльность потребителей и устойчивость к ценовым войнам; а к недостаткам — зависимость от узкой продуктовой ниши, уязвимость при ужесточении экологических требований к гибридам и сложность переноса премиального позиционирования на зарубежные рынки.

Успешный пример реализации стратегии технологической премиализации — компания *Li Auto*. Данная китайская компания выбрала нишу семейных премиальных гибридов с увеличенным запасом хода (EREV), не имевших на момент выхода линейки прямых аналогов. Для сравнения *BYD* и *Geely* конкурируют преимущественно в цене и объёме производства; *NIO* и *XPeng* делают ставку на чистые электромобили (BEV) с развитием сети сменных станций и автопилота.

В 2023 г., согласно статистическим данным Китайской ассоциации автомобильных производителей (*China Association of Automobile Manufacturers, CAAM*), КНР впервые обогнала Японию и стала крупнейшим мировым экспортёром автомобилей. По данным таможенной статистики КНР, в 2024 г. экспорт китайских автомобилей достиг 6,41 млн ед. при ежегодном росте на 19,3% [10; 14]. Тем самым доля Китая в мировом автоэкспорте впервые превысила долю Германии и Японии вместе взятых.

Для борьбы с такой масштабной экспансией Китая в мире, Европейская комиссия с октября 2024 г. ввела компенсационные пошлины на импортируемые из КНР электромобили в размере (7,8–35,3%) сроком на 5 лет, США с сентября 2024 г. повысили тариф на ввозимые электромобили до 100% [11]. Китай инициировал процедуру оспаривания таких действий ЕС и США в ВТО (дело DS630 от 4 ноября 2024 г.) [15], что можно признать прецедентным событием в современной системе наднационального регулирования международной торговли.

Период 2022–2025 гг. ознаменовался качественной перестройкой мирового рынка автомобилей по трём измерениям — географическому, технологическому и торгово-политическому. В географическом измерении центр тяжести мирового автомобильного производства сместился в КНР. В 2024 г. в Китае было произведено 31,28 млн автомобилей — около 1/3 мирового выпуска; внутренние продажи достигли 31,44 млн ед. (+4,5% в год) [14]. Наиболее показателен экспортный прорыв: до 6,41 млн ед., что в 1,9 раза превысило показатели Японии, а также в 2,5 раза — Германии [10; 25]. В 2025 г. экспорт автомобилей КНР за рубеж достиг 8,3 млн ед. [10].

В технологическом измерении ключевую роль стал играть сегмент NEV. В 2024 г. в Китае было

произведено 12,89 млн ед. NEV (+34,4%), что составило 41% всего автопроизводства Китая. При этом в 2024 г. доля NEV в продажах легковых автомобилей на локальном рынке Поднебесной достигла 47%, а в 2025 г. — свыше 50% [14]. За 10 мес. 2025 г. доля NEV в общем экспорте составила 1,284 млн ед или 22% [14].

Структура NEV-экспорта китайских автомобилей по странам-получателям также меняется. По итогам 2024 г. тройку лидеров составили Россия, Мексика и ОАЭ. В Европе было зафиксировано резкое замедление прироста, что напрямую вызвано введением Еврокомиссией компенсационных пошлин [17]. Это привело к диверсификации географии экспансии и закреплению китайских автоконцернов в большей степени на российском рынке.

В торгово-политическом измерении сложилась двухконтурная система ограничений. Первый контур — США, повысившие в мае 2024 г. тариф на ввоз китайских электромобилей до 100%. Второй контур — ЕС: регламентом ЕС 2024/2754 от 17 октября 2024 г. были установлены компенсационные пошлины сроком на 5 лет. Размер пошлин был дифференцирован следующим образом: для автомобилей BYD — 17%, Geely — 18,8%, SAIC — 35,3%, для прочих сотрудничавших и для несотрудничавших компаний — 21,3% и 35,3% соответственно, при этом они взимаются дополнительно к стандартной 10-процентной ставке [11; 12].

Важно также отметить экономические следствия торговой войны Китая с США и ЕС на мировом рынке автомобилей: во-первых, потребительские цены на китайские электромобили в ЕС не выросли — производители абсорбировали пошлину за счёт снижения нормы прибыли [17]; во-вторых, около 80% поступлений от пошлин приходится на китайские компании, а 20% — на

западные компании (BMW, MINI, Tesla, Volvo), производящие электромобили в КНР; в-третьих, КНР инициировала апелляционный спор в ВТО (DS630) [15], что, как было отмечено ранее, стал беспрецедентным событием в международной торговле на современном этапе ее развития.

Итак, в настоящее время китайский автопром, как показало исследование, достиг исторического пика международной конкурентоспособности по объему производства и экспорту автомобилей. При этом КНР впервые столкнулся с системными нетарифными ограничениями со стороны двух крупнейших импортных рынков США и стран ЕС.

### **Li Auto – ключевой игрок «новой силы» (xinshili) в премиум сегменте на мировом и национальном рынке электромобилей**

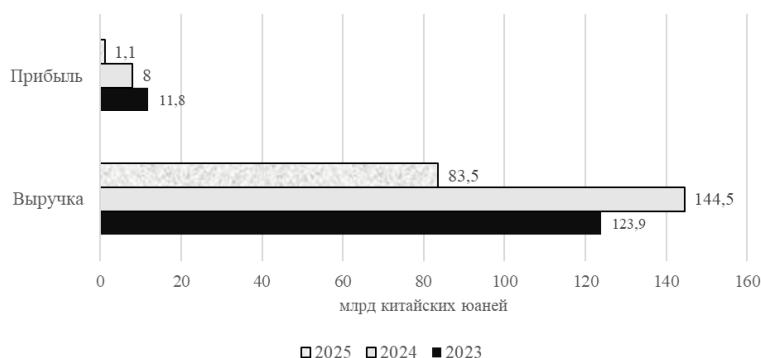
Рынок электро- и гибридных автомобилей в настоящее время является самым динамично развивающимся сегментом на мировом рынке автопрома. В данном сегменте Китай демонстрирует потрясающие результаты, которые были достигнуты системной поддержкой свыше 60 старта-проектов в сфере электромобилей [18; 23; 25]. Однако к середине 2020-х гг. из них конкурентоспособными остались лишь четыре, названные «новые силы» (xinshili) — Li Auto, NIO, XPeng и Leapmotor [18; 23; 25]. Сопоставление ключевых операционных и финансовых показателей «новых сил» приведено в таблице.

Как видно из данных таблицы, лидерство удерживает Li Auto сразу по 2 показателям: во-первых, по объёму поставок компания более, чем вдвое, опередила ближайших конкурентов из числа производителей премиального сегмента — NIO и XPeng. Во-вторых, что особенно важно для оценки устойчивости бизнес-модели, Li Auto оказалась единственной из «новых сил», завершившей 2024 г. с существенной чистой прибылью

#### **Сравнительные показатели ведущих производителей электромобилей («новых сил») Китая за 2023– 2024 гг.**

Компания	Поставки, ед.	Прирост к 2023 г., %	Выручка, млрд ¥	Прибыль, млрд ¥
Li Auto	500 508	+33,1	144,5	+8,0
Leapmotor	293 724	+103,8	32,1	-0,3
NIO	221 970	+30,7	65,7	-22,4
XPeng	190 068	+34,0	40,9	-5,8

Источник: составлена авторами по данным [18; 19; 23].



### Финансовые результаты деятельности компании Li Auto за 2023–2025 гг., млрд юаней

Источник: составлен автором.

(8,0 млрд юаней), тогда как NIO и XPeng сохраняли значительные убытки, а вышедший на 2-е место по поставкам Leapmotor балансировал около точки безубыточности. Конкурентоспособность Li Auto обеспечивается не только масштабом продаж, но и эффективностью их финансовой политики, что положительно отражается на ее финансовых результатах и выгодно отличает компанию от конкурентов, пытающихся обеспечить себе преимущество в сегменте только за счёт ценового демпинга. Кроме того, именно Li Auto стала бесспорным лидером среди xinchili, преодолевшей рубеж поставок автомобилей в 500 тыс. ед. в год всего за 5 лет с момента начала продаж, что является рекордным темпом роста для премиального автомобильного бренда на рынке Китая.

С использованием метода SWOT-анализа определим конкурентные преимущества и угрозы компании. К сильным сторонам Li Auto можно отнести технологическое лидерство: компания является мировым лидером в сегменте премиальных гибридных кроссоверов EREV, устойчивая прибыльность относительно конкурентов и узнаваемость бренда в премиум-сегменте КНР; к слабым — почти полная зависимость от внутреннего рынка и отсутствие зарубежных производственных площадок. Возможности компании связаны с экспансией в Юго-Восточную Азию и СНГ и расширением BEV-линейки, а также с наличием потенциала для выхода на европейский рынок; угрозы — продолжение отраслевых торговых войн с США и ЕС, замедление роста NEV-сегмента и технологическое отставание от BYD по вертикальной интеграции производства батарей.

В отличие от конкурентов, выбравших путь чистых электромобилей, Li Auto сделала ставку на технологии в производстве гибридных автомобилей с увеличенным запасом хода (Extended Range Electric Vehicle, EREV). EREV — это автомобили с электрической трансмиссией, в которых ДВС используется как генератор для подзарядки тяговой батареи. Такая компоновка снимает «тревогу запаса хода» при недостаточной инфраструктуре быстрых зарядных станций и оказалась востребованной в сегменте семейных премиальных SUV.

С 2025 г. продуктовая линейка Li Auto включает 3 направления [22]: серия L на EREV-платформе: L6 (от 249 800 юаней), L7 (от 319 800 юаней), L8 (от 329 800 юаней), L9 (от 439 800 юаней); премиальный электрический MPV Li MEGA (от 559 800 юаней) с запасом хода 710 км по циклу CLTC и поддержкой 5C-зарядки, а также серия BEV 2025 г.: Li i8 и Li i6. Автомобили данной линейки снабжены системой автономного вождения AD Max на процессорах NVIDIA Thor-U и голосовым ассистентом на собственной языковой модели MindGPT.

Li Auto активно расширяет и совершенствует свою инфраструктуру. По данным на 2025 г., у компании действовал 551 розничный магазин и 3508 суперзарядных станций [22]. Это позволило ей достичь положительных финансовых результатов в 2023–2025 гг. (см. рисунок).

Как видно из рисунка выручка и прибыль компании резко снизились после 2024 г. после ввода ограничений ЕС и США.

Принципиальным элементом ее международной стратегии конкурентоспособности можно назвать открытие первого зарубежного R&D-центра в Мюнхене в начале 2025 г. [19; 22].

Это свидетельствует о намерении выйти на европейский рынок, несмотря на протекционистскую политику Еврокомиссии. Однако в отличие от автоконцернов BYD и Geely, *Li Auto* пока не объявляла о строительстве зарубежных производственных мощностей, что в логике OLI-парадигмы означает фокус на преимуществах собственности и интернализации при ограниченном использовании преимуществ локализации.

Сопоставление финансовых результатов *Li Auto* с показателями конкурентов из группы «новых сил» наглядно подтверждает её лидерство. Если выручка *Li Auto* за 2024 г. (144,5 млрд юаней) более чем вдвое превысила выручку NIO (65,7 млрд юаней) и более чем втрое — выручку XPeng (40,9 млрд юаней), то по итоговому финансовому результату разрыв оказался ещё более значительным: по размеру прибыли в 8,0 млрд юаней у *Li Auto* противостоят убытки в 22,4 и 5,8 млрд юаней у NIO и XPeng соответственно, в то время Learmotor балансировал около нулевой отметки. Таким образом, даже на фоне снижения собственной маржинальности в 2025 г. *Li Auto* сохранила более устойчивую финансовую модель, чем конкуренты, что является ключевым фактором её конкурентоспособности на национальном рынке.

Итак, проведённый анализ современного состояния Китая на мировом рынке автомобильной промышленности позволил сформулировать следующие выводы:

1. Конкурентоспособность китайского автопрома на мировом рынке электромобилей представляет собой успешный баланс системной координации трёх уровней — страны, отрасли и автоконцернов. Это требует модификации модели «национального ромба» в направлении признания государства структурообразующей детерминантой.

2. Торговые ограничения США и ЕС формируют не столько барьер, сколько катализатор для реструктуризации экспансии Китая на мировом авторынке в сторону дружественных стран.

3. Компания *Li Auto* демонстрирует эффективную стратегию дифференциации на национальном рынке: на одном полюсе — массовые экспортёры (BYD, Chery, Geely) с моделью «cost leadership» и тарифными арбитражами, на другом — премиум-игроки с технологической дифференциацией (*Li Auto*, NIO, AITO), для которых внутренний рынок страны остаётся приоритетным. Финансовая устойчивость *Li Auto* делает компанию успешным кейсом по адаптации модели её бизнеса.

### Библиографический список

1. Бабешко Л.О., Бывшев В.А. Анализ стабильности модели прогнозирования объемов взаимной торговли России с партнерами БРИКС. // *Финансы: теория и практика*. 2025. № 29(4). С. 129–145.
2. Городнова Н.В., Ортюкова А.С. Развитие рынка электромобилей: сопоставительный анализ экономико-правового регулирования в России и Китае // *Экономика, предпринимательство и право*. 2024. Т. 14, № 6. С. 2837–2858.
3. Дмитриева А.Б. Ключевые аспекты международного инвестиционного сотрудничества России в контексте расширения российско-китайского экономического взаимодействия // *Экономика. Налоги. Право*. 2016. № 2. С. 81–87.
4. Кондратьев В.Б. Промышленная политика в условиях индустрии 4.0 / В.Б. Кондратьев, В.В. Попов, Г.В. Кедрова // *Мировая экономика и международные отношения*. 2022. Т. 66, № 3. С. 73–80.
5. 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.
6. Матризаев Б.Д. Исследование синергетических эффектов влияния инновационных и сопряженных макроэкономических факторов на экономический рост // *Финансы: теория и практика*. 2021. № 25(4). С. 98–109.
7. Михеев В.В., Луконин С.А. Китай – США: многовекторность «торговой войны» // *Мировая экономика и международные отношения*. 2019. Т. 63, № 5. С. 57–66.
8. Пелегов Д.В., Еременко Г.А. Государственная поддержка электрического транспорта в Китае: причины, меры и перспективы // *Экономика региона*. 2020. Т. 16, № 3. С. 921–934.
9. Перская В.В. Новая концепция развития экономики Китая и значимость сотрудничества с российскими контрагентами для экономики КНР // *Экономика. Налоги. Право*. 2023. № 16(6). С. 28–38.
10. China's Car Exports to Likely Rank First Globally for Third Straight Year on NEVs // *Yicai Global*. 2025. 19 Nov. URL: <https://www.yicai.com> (accessed: 19.05.2026).

11. Commission Implementing Regulation (EU) 2024/2754 of 17 October 2024 imposing a definitive countervailing duty on imports of new battery electric vehicles originating in the People's Republic of China // Official Journal of the European Union. C/2024/7490. URL: <https://eur-lex.europa.eu> (accessed: 19.05.2026).
12. Definitive Duties Adopted by the EU on Chinese Battery Electric Vehicles // Cleary Foreign Investment and International Trade Watch. 2024. 15 Oct. URL: <https://www.clearytradewatch.com> (accessed: 19.05.2026).
13. Dunning J.H. The Eclectic (OLI) Paradigm of International Production: Past, Present and Future // International Journal of the Economics of Business. 2001. Vol. 8, No. 2. P. 173–190.
14. Exports behind growth of car sales // China News Service (ECNS). 2025. 15 Jan. URL: <http://www.ecns.cn/business/2025-01-15/detail-ihemwfp0419484.shtml> (accessed: 19.05.2026).
15. European Union — Definitive Countervailing Duties on New Battery Electric Vehicles from China (DS630): Request for Consultations by China. Geneva: WTO. 4 Nov. 2024. URL: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds630\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds630_e.htm) (accessed: 19.05.2026).
16. Gereffi G. The Governance of Global Value Chains / G. Gereffi, J. Humphrey, T. Sturgeon // Review of International Political Economy. 2005. Vol. 12, No. 1. P. 78–104. DOI: 10.1080/09692290500049805.
17. Gros D, Hu W. Don't swap tariffs for minimum prices on Chinese electric vehicles // CEPR / VoxEU. 2026. 8 Jan. URL: <https://cepr.org/voxeu> (accessed: 19.05.2026).
18. Leapmotor Delivers 293,724 Vehicles in 2024, Achieves Positive Net Profit in Q4 // CnEVPost. 2025. 1 Jan. URL: <https://cnevpost.com> (accessed: 19.05.2026).
19. Li Auto Inc. Unaudited Fourth Quarter and Full Year 2024 Financial Results: press release. Beijing, 14 March 2025. URL: <https://ir.lixiang.com> (accessed: 19.05.2026).
20. Li Auto Inc. Unaudited First Quarter 2025 Financial Results: press release. Beijing, 29 May 2025. URL: <https://ir.lixiang.com> (date of access: 19.05.2026).
21. Li Auto Inc. Unaudited Second Quarter 2025 Financial Results: press release. Beijing, 28 Aug. 2025. URL: <https://ir.lixiang.com> (accessed: 19.05.2026).
22. Li Auto Inc. Unaudited Third Quarter 2025 Financial Results: press release. Beijing, 26 Nov. 2025. URL: <https://ir.lixiang.com> (accessed: 19.05.2026).
23. NIO Inc. Reports Unaudited Fourth Quarter and Full Year 2024 Financial Results: press release. Shanghai, 21 March 2025. URL: <https://ir.nio.com> (accessed: 19.05.2026).
24. Porter M.E. The Competitive Advantage of Nations. New York: Free Press, 1990. 855 p.
25. Russo B. State of China's Auto Market — January 2025 // Automobility Ltd. Shanghai, 2025. 22 Jan. URL: <https://automobility.io> (accessed: 29.05.2026).
26. Xie Wenkai, Bi Chunxiao, Kuznetsova N.P. Towards a sustainable future: The emerging role and far-reaching impact of green finance instruments in Russia–China trade relations // Finance: Theory and Practice. 2025. № 29(3). P. 194–206. DOI: 10.26794/2587-5671-2025-29-3-194-206

## References

1. Babeshko, L. O., & Byvshev, V. A. (2025). Analysis of the stability of the model for forecasting the volume of mutual trade between Russia and BRICS partners. *Finance: Theory and Practice*, 29(4), 129–145. <https://doi.org/10.26794/2587-5671-2025-29-4-1902-01>
2. China's car exports to likely rank first globally for third straight year on NEVs. (2025, November 19). *Yicai Global*. <https://www.yicaiglobal.com>
3. Commission Implementing Regulation (EU) 2024/2754 of 17 October 2024 imposing a definitive countervailing duty on imports of new battery electric vehicles originating in the People's Republic of China. (2024). *Official Journal of the European Union*, C/2024/7490. <https://eur-lex.europa.eu>
4. Definitive duties adopted by the EU on Chinese battery electric vehicles. (2024, October 15). *Cleary Foreign Investment and International Trade Watch*. <https://www.clearytradewatch.com>
5. Dmitrieva, A. B. (2016). Key aspects of Russia's international investment cooperation in the context of expanding Russian–Chinese economic interaction. *Economy. Taxes. Law*, 2, 81–87.
6. Dunning, J. H. (2001). The eclectic (OLI) paradigm of international production: Past, present and future. *International Journal of the Economics of Business*, 8(2), 173–190.
7. European Union—Definitive countervailing duties on new battery electric vehicles from China (DS630): Request for consultations by China. (2024, November 4). *World Trade Organization*. [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/cases\\_e/ds630\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds630_e.htm)
8. Exports behind growth of car sales. (2025, January 15). *China News Service (ECNS)*. <http://www.ecns.cn/business/2025-01-15/detail-ihemwfp0419484.shtml>

9. Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78–104. <https://doi.org/10.1080/09692290500049805>
10. Gorodnova, N. V., & Ortyukova, A. S. (2024). Development of the electric vehicle market: A comparative analysis of economic and legal regulation in Russia and China. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*, 14(6), 2837–2858.
11. Gros, D., & Hu, W. (2026, January 8). Don't swap tariffs for minimum prices on Chinese electric vehicles. *CEPR VoxEU*. <https://cepr.org/voxeu>
12. Kondratiev, V. B., Popov, V. V., & Kedrova, G. V. (2022). Industrial policy priorities under Industry 4.0. *World Economy and International Relations*, 66(3), 73–80. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2022-66-3-73-80>
13. Leapmotor delivers 293,724 vehicles in 2024, achieves positive net profit in Q4. (2025, January 1). *CnEVPost*. <https://cnevpost.com>
14. Li Auto Inc. (2025a, March 14). *Unaudited fourth quarter and full year 2024 financial results* [Press release]. <https://ir.lixiang.com>
15. Li Auto Inc. (2025b, May 29). *Unaudited first quarter 2025 financial results* [Press release]. <https://ir.lixiang.com>
16. Li Auto Inc. (2025c, August 28). *Unaudited second quarter 2025 financial results* [Press release]. <https://ir.lixiang.com>
17. Li Auto Inc. (2025d, November 26). *Unaudited third quarter 2025 financial results* [Press release]. <https://ir.lixiang.com>
18. Lugovskaya, E. M. (2024). Chinese automotive companies in the Russian market: Penetration and consolidation. *RUDN Journal of Economics*, 32(2), 303–323. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-2-303-323>
19. Matrizaev, B. D. (2021). Study of the synergistic effects of the influence of innovative and related macroeconomic factors on economic growth. *Finance: Theory and Practice*, 25(4), 98–109. <https://doi.org/10.26794/2587-5671-2021-25-4-98-109>
20. Mikheev, V. V., & Lukonin, S. A. (2019). China–USA: Multiple vector of the “trade war.” *World Economy and International Relations*, 63(5), 57–66. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-5-57-66>
21. NIO Inc. (2025, March 21). *Reports unaudited fourth quarter and full year 2024 financial results* [Press release]. <https://ir.nio.com>
22. Pelegov, D. V., & Eremenko, G. A. (2020). State support of the electric vehicle industry in China: The driving forces, actions and perspectives. *Economy of Region*, 16(3), 921–934. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2020-3-19>
23. Perskaya, V. V. (2023). New concept of development of the Chinese economy and the importance of cooperation with Russian counterparties for the economy of the PRC. *Economy. Taxes. Law*, 16(6), 28–38. <https://doi.org/10.26794/1999-849X-2023-16-6-28-38>
24. Porter, M. E. (1990). *The competitive advantage of nations*. Free Press.
25. Russo, B. (2025, January 22). *State of China's auto market—January 2025*. *Automobility Ltd*. <https://automobility.io>
26. Xie, W., Bi, C., & Kuznetsova, N. P. (2025). Towards a sustainable future: The emerging role and far-reaching impact of green finance instruments in Russia–China trade relations. *Finance: Theory and Practice*, 29(3), 194–206. <https://doi.org/10.26794/2587-5671-2025-29-3-194-206>

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

**Заболоцкая Виктория Викторовна**, канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры международного бизнеса Финансового университета при Правительстве Российской Федерации; e-mail: [VVZabolotskaya@fa.ru](mailto:VVZabolotskaya@fa.ru)

**Рыбак Тимофей Юрьевич**, студент бакалавриата направления «Экономика» (программа «Международная экономика и торговля (с углубленным изучением экономики Китая и китайского языка)») кафедры международного бизнеса Финансового университета при Правительстве Российской Федерации; e-mail: [225602@edu.fa.ru](mailto:225602@edu.fa.ru)