

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ СТАТЬЯ

<https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2026-3-15>

УДК 339.9:338.45(510)

JEL F23, L62



А. В. Кузнецов  

Институт научной информации по общественным наукам РАН, г. Москва, Российская Федерация

Укрепление позиций китайского автопрома в странах ЕАЭС: важны ли прямые инвестиции?¹

Аннотация. Автомобилестроение давно играет важную роль в экономике, причем неоднократно существенно меняло характер своей интернационализации. Китай вырвался на первое место по производству, но еще не закрепил лидерство ни в экспорте автомашин, ни тем более в их заграничном выпуске. Уход с российского рынка в 2022–2023 гг. многих западных инвесторов создал дополнительные возможности для китайского автопрома. В тот же период КНР повсеместно открыто сменила характер зарубежной экспансии. В статье ставится цель показать на примере автопрома стран ЕАЭС, как фактически на постсоветском пространстве проявляется новая специфика китайских компаний, которые авторитетные исследователи иностранных инвестиций были склонны все-таки считать особой формой традиционных транснациональных (многонациональных) корпораций. Только КНР в силу своего политического устройства и в целом успешного на фоне опыта иных стран развития под социалистическими лозунгами государственного капитализма смогла подчинить задачи зарубежной экспансии бизнеса логике модернизации и ускорения развития национальной экономики. На основе ранее разработанной автором методики оценки мирохозяйственных связей на постсоветском пространстве показано, что Китай быстро использовал открывшееся для него в России в 2022 г. геополитическое окно возможностей, чтобы упрочить международные позиции своего легкового автомобилестроения. При этом лишь на втором плане в этой стратегии оказалось использование прямых инвестиций, традиционно воспринимаемых как «высшая форма» интернационализации фирмы. В статье это объясняется их инерционностью по сравнению с товарным экспортом, а также поддержкой на государственном уровне в КНР внешнеэкономической активности всех производителей автомашин, в том числе не готовых вкладывать капитал за границы. Рассмотренный процесс может стать первым ярким примером проявления особой природы интернационализации китайского бизнеса даже в сравнении с компаниями-инвесторами из стран Глобального Юга с сильной ролью государства в экономике.

Ключевые слова: китайские ТНК, автомобилестроение, зарубежная экспансия КНР, прямые иностранные инвестиции, ЕАЭС, российский рынок автомобилей

Для цитирования: Кузнецов, А. В. (2026). Укрепление позиций китайского автопрома в странах ЕАЭС: важны ли прямые инвестиции? *Экономика региона*, 22(3), 681–695. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2026-3-15>

¹ © Кузнецов А. В. Текст. 2026.

Strengthening the Position of Chinese Automotive Industry in EAEU Countries: Are Direct Investments Important?

Abstract. The automotive industry has long played an important role in the economy, and has repeatedly significantly changed the nature of its internationalization. China has taken the first place in terms of production, but has not yet consolidated its leadership in the export of cars, much less in their production abroad. The withdrawal of many Western investors from the Russian market in 2022–2023 created additional opportunities for the Chinese automotive industry. During the same period, China openly changed the nature of its foreign expansion everywhere. The article examines the automotive industry in the EAEU countries to explore how the distinctive features of Chinese companies' internationalization are manifested in the post-Soviet space. The analysis contributes to the debate on whether Chinese firms should be viewed primarily as a specific form of traditional transnational (multinational) corporation or as a distinct model of internationalizing business shaped by China's institutional and political environment. The study argues that China's model of state capitalism has enabled the international expansion of Chinese companies to be closely linked to broader national economic modernization objectives. Drawing on a methodology previously developed by the author for analysing world economic relations in the post-Soviet space, the article examines the expansion of Chinese automotive companies in the EAEU, with particular attention to developments in Russia following 2022. Chinese automotive companies rapidly expanded their presence in the Russian market as the restructuring of international economic relations created new opportunities for foreign suppliers. At the same time, direct investment, which is traditionally regarded as one of the most advanced forms of internationalization, has played a relatively limited role in this expansion. Instead, market entry has relied primarily on exports and other forms of commercial cooperation, supported by state policies in China that facilitate the international activities of domestic automobile manufacturers, including firms that are not yet prepared to undertake substantial overseas investment. The findings suggest that this pattern may represent an important manifestation of the distinctive character of Chinese business internationalization. Compared with investment-led internationalization by firms from other emerging economies with a strong state role in the economy, the Chinese model appears to combine state support, for international activities and selective foreign investment in a particularly flexible manner. The automotive sector in the EAEU therefore provides an illustrative case for examining how this model operates under conditions of geopolitical and geoeconomic transformation.

Keywords: Chinese MNEs, automotive industry, Chinese expansion abroad, FDI, EAEU, Russian car market

For citation: Kuznetsov, A. V. (2026). Strengthening the Position of Chinese Automotive Industry in EAEU Countries: Are Direct Investments Important? *Ekonomika regiona / Economy of regions*, 22(3), 681–695. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2026-3-15>

Введение

Автомобилестроение привлекает интерес исследователей мировой экономики уже на протяжении нескольких десятилетий, что вполне объяснимо. Во-первых, на эту комплексную отрасль приходится свыше 7 % мирового товарного экспорта¹ и 6 % глобальной добавленной стоимости в промышленности². С учетом тесных межотрасле-

вых связей производство легковых автомобилей, грузовиков и автобусов можно без преувеличения считать одной из ключевых отраслей мировой экономики.

Во-вторых, интернационализация автомобилестроения сопряжена с вложением существенных объемов прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Так, за 2016–2025 гг. в среднем на автомобилестроение приходилось более 2 % ПИИ, связанных со слияниями и поглощениями, причем почти 6 % величины ПИИ в обрабатывающей промышленности. Роль отрасли при строительстве иностранными инвесторами новых заводов еще выше — 6 % ПИИ в проектах с нуля (или свыше 14 % таких ПИИ в обрабатывающей промышленности). Более того, по итогам 2025 г. автомобилестроение представляют три из 10 и шесть из 25 крупнейших нефинансовых ТНК мира (или, как теперь становится принято писать, многонациональных

¹ Расчет для 2025 г. по данным ITC Trade Map для группы 87 товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности, занимающей 4-е место среди всех групп на основе двузначных кодов. URL: <https://www.trademap.org/en/goods/trade-indicators/exports/c/000/c/000/p/ALL/byProduct/2/direct/table> (дата обращения: 05.06.2026).

² В 2024 г. Международное энергетическое агентство оценивало вклад производства автомобилей в 1 % мирового ВВП и 6 % глобальной добавленной стоимости в промышленности. URL: <https://www.iea.org/reports/what-next-for-the-global-car-industry/the-global-car-industry-in-context> (дата обращения: 05.06.2026). При учете выпуска всех комплектующих легковых и грузовых автомобилей, автобусов и других колесных транспортных средств, по некоторым оценкам, вклад автомобилестроения доходит до 3 % глобального ВВП, а у ряда стран-лидеров доля автопрома в ВВП составляет 5–10 %.

корпораций), ранжированных по величине зарубежных активов¹.

В-третьих, производство автомобилей, будучи довольно наукоемкой отраслью, где расходы на НИОКР к выручке в среднем у компаний превышают 4 % (Верева, 2020, с. 178–179), динамично реагирует на ключевые нововведения, в частности цифровизацию, технологии энергосбережения, достижения материаловедения и др. (Пасько, 2019). В результате в автомобильной промышленности постоянно перестраиваются принципы работы, включая географию бизнеса. Так, в XXI в. произошла очередная смена страны-лидера — на фоне затяжного кризиса перепроизводства в автомобилестроении большинства развитых стран выросло значение автомобильных компаний стран Глобального Юга, а на первое место по объемам производства автомобилей вышел Китай (хотя по масштабам экспорта он все еще уступает Германии). При этом автомобилестроительные ТНК используют самые разные способы захвата зарубежных рынков — и экспорт через собственные сбытовые сети, и использование независимых торговых посредников, и различные формы переноса производства, включая организацию собственных дочерних структур, и развитие стратегических альянсов независимых мультибрендовых отраслевых гигантов (Пасько, 2014).

В-четвертых, будучи товаром массовым, к тому же обладающим элементами престижности в случае некоторых классов легковых автомобилей, автомобили оказываются значимым объектом войн санкций, которые обострились в последнее время на фоне трансформации мироустройства. Кроме того, именно автомобилестроение даже в странах с большой приверженностью рыночной экономике нередко оказывалось объектом активной государственной политики (Батяева, Егоров, 2025).

В России с развитием автомобилестроения всегда связывали успехи индустриализации и модернизации, причем в большинстве случаев прогресс в отрасли осуществлялся не без иностранного участия. Его характер в разные периоды, особенно советской эпохи, был очень разным. Однако и в России после 1991 г. можно выделить, на наш взгляд, несколько совершенно разных периодов. Так, в XXI в. отечественные автомобили на рынке были существенно потеснены продукцией иностранных ТНК (подробнее см. (Баронина, 2016)). С началом специальной

военной операции (СВО) на Украине по политическим мотивам западные ТНК свернули производство в России, открыв новую страницу истории автопрома в нашей стране с резко увеличившимся значением Китая, хотя первые китайские ТНК осуществили ПИИ в российский автопром еще в 2010-е гг.

Разумеется, в таких условиях есть немало авторов, выпустивших в последние годы статьи и даже монографии по теме интернационализации автомобилестроения, в том числе применительно к России и другим странам ЕАЭС. Особо отметим процитированных выше авторов двух профильных кандидатских диссертаций по мировой экономике последних 15 лет — А.В. Пасько и Ю.А. Баронину. Следует отметить и работу представляющих один из японских университетов С. Таджиева и П.-И. Донзе, которые дали характеристику развития автопрома в пяти постсоветских странах в 1991–2019 гг., то есть как раз вплоть до последних отраслевых шоков в связи с пандемией COVID-19 и началом СВО на Украине. В частности, ими показано, что третье по значению среди союзных республик автомобилестроение Белоруссии стагнировало, а Казахстану за 2003–2019 гг. не удалось создать с нуля полноценную конкурентоспособную отрасль (Tadjiev & Donze, 2021).

Появились уже и публикации о трансформации российского автомобилестроения в связи с политическими процессами, вызванными войной санкций России с Западом на фоне СВО на Украине (Курдин и др., 2024; Милякин и др., 2025; Минаков, 2026). Вышли в свет даже ряд статей о специфике китайских автомобильных компаний на российском рынке в современных геополитических условиях (Волгина, Луговская, 2024; Lugovskaya & Volgina, 2025) и китайском автопроме в Казахстане, правда, лишь с охватом горизонта 2022–2023 гг. (Tjia, 2026).

Вместе с тем, следует отметить несколько крупных исследовательских лакун даже в такой популярной теме, на заполнении которых мы и решили сосредоточиться в этой статье. Прежде всего, необходимо подчеркнуть, что при изучении автопрома крен делается в сторону производства легковых автомобилей, при том, что на российских рынках грузовиков и автобусов позиции китайских компаний явно слабее, т. е. ученые недоучитывают имеющиеся у китайских ТНК ограничения для наращивания внешнеэкономической активности. Кроме того, в большинстве исследований недооценивается географический фактор — как в части предпочтений китайскими автомобилестроителями конкретных российских регионов при осуществлении ПИИ, так и при анализе более сложных стратегий внешнеэкономической деятельности

¹ United Nations Conference on Trade and Development. (2026). World Investment Report 2026: Annex Tables 9, 15, 19. URL: https://unctad.org/system/files/non-official-document/wir26_tab09.xlsx; https://unctad.org/system/files/non-official-document/wir26_tab15.xlsx; https://unctad.org/system/files/non-official-document/wir26_tab19.xlsx (дата обращения: 07.07.2026).

китайского бизнеса, охватывающего весь интеграционный контур ЕАЭС, а не только Россию. Наконец, необходимо учитывать, что происходящая трансформация мироустройства по причине усиления политического влияния на внешнеэкономические связи оказывает воздействие и на характер стратегий интернационализации китайского бизнеса, причем эмпирический материал России позволяет уточнять специфику китайских ТНК, которая явно наблюдалась и до 2020-х гг.

Теоретическая основа исследования

К началу 2000-х гг. при изучении мировой экономики и международного бизнеса сложилась довольно стройная теоретическая рамка для анализа зарубежной экспансии бизнеса (см., например, (Ietto-Gillies, 2019)). В ее основе лежали работы Джона Даннинга и его британских и американских коллег, а для изучения специфики регионального распределения ПИИ можно было опираться на пласт концепций, связанных с описанием поэтапной интернационализации компаний (подробнее см. (Кузнецов, 2016)). Вместе с тем, подъем сначала южнокорейских и некоторых других азиатских, а затем российских ТНК поставил вопрос о необходимости не просто существенной корректировки имеющихся теоретических подходов, а разработки специального теоретического объяснения ТНК стран Глобального Юга. В частности, корректировки хорошо известной концепции пути инвестиционного развития национальных экономик, созданной в рамках парадигмы Дж. Даннинга, уже с трудом могли объяснить китайский случай (Narula & Dunning, 2010).

Мощное укрепление в 2010-е гг. китайского бизнеса за рубежом, причем далеко не всегда связанное с классическими формами осуществления ПИИ, делало данную задачу все более актуальной. Достаточно напомнить, что еще в конце 2010 г. накопленные ПИИ Китая за рубежом составляли 317 млрд долл. (менее 1,5 % глобального объема ПИИ), причем КНР уступала даже России с показателем 336 млрд долл. Зато к концу 2025 г. накопленные китайские ПИИ достигли 3,58 трлн долл. (7,8 % глобального объема ПИИ). Для сравнения: это почти в 14 раз больше нынешнего объема российских ПИИ, бум которых в первом десятилетии XXI в. крайне интересовал экспертов, изучавших международный бизнес. При этом наращивание китайских ПИИ в последние годы обеспечивается все больше за счет частных компаний, особенно действующих в высокотехнологичных секторах и автомобилестроении¹.

Такой вывод авторов ежегодного Доклада о мировых инвестициях ЮНКТАД может создать иллюзию сближения китайских ТНК с классическими по мере роста зрелости в стране процессов интернационализации бизнеса, как это уже происходило с Республикой Корея, Россией и другими «новичками» экспорта ПИИ. На фоне очень большого количества научных публикаций о феномене китайских ПИИ, на наш взгляд, следует выделить пионерную работу известного эксперта Питера Бакли с коллегами (Buckley et al., 2007), а также более позднюю статью видного специалиста Рави Рамамурти (Ramamurti & Hillemann, 2018), в которых очевидные отклонения в поведении китайских ТНК все-таки вписываются в контекст имеющихся теоретических представлений о зарубежной экспансии современного бизнеса. Так, Р. Рамамурти объяснение китайской специфики зарубежной бизнес-экспансии сводит к четырем причинам: уже упомянутые нами начальные стадии интернационализации бизнеса в КНР, изменившийся по сравнению с XX в. контекст глобализации (а с ним и формы ПИИ), наличие государственной поддержки (которая, однако, была и у ТНК других стран, но не в столь явной форме), а также преимущества догоняющего развития.

Вместе с тем, на наш взгляд, роль государства в современном Китае особенная. Разумеется, представленная самыми разными инструментами поддержка экспорта ПИИ, хотя и не такая распространенная, как стимулирование импорта ПИИ, существует давно во многих как развитых, так и развивающихся странах (Buckley et al., 2010; Gorynia et al., 2015). Можно вспомнить, что в ФРГ еще в 1960–1970-е гг. стремление наверстать отставание от Великобритании и Франции в области ПИИ, вызванное потерей Германией колоний после Первой мировой войны и конфискацией ПИИ по итогам Второй мировой войны (с запретом на зарубежную экспансию западно-германских ТНК до середины 1950-х гг.) было сопряжено с государственной поддержкой ПИИ отечественного бизнеса. Это действительно позволяло «перескакивать» через первые этапы интернационализации частным фирмам, особенно при их проникновении в страны Глобального Юга, но не ломало общей логики зарубежной экспансии. В Японии также и государственная поддержка, и способность частных фирм отказываться в чужеродной заграничной среде от взаимной конкуренции ради совместного снижения информационных барьеров стимулировали экспансию ПИИ в 1970–1980-е гг. Однако и это лишь искажало, но не меняло основные принципы «эффекта соседства» и «иерархически-волновой» диффузии ПИИ в пространстве. Наверное, Советский Союз мог бы продемонстрировать не-

¹ United Nations Conference on Trade and Development. (2026). World Investment Report 2026. International Investment in a Turbulent Era. Geneva: United Nations, 225.

стандартную модель экспорта капитала. Однако так называемые «красные ТНК» были немногочисленны, и СССР занимал по накопленным за рубежом ПИИ место в конце третьей десятки (Россия даже после санкционных потерь находится сейчас выше), так что бум российских ПИИ пришелся уже на вполне стандартные условия рыночной экономики 2000-х гг.

Напротив, как показывает исследование 331 статьи о стратегиях и операциях китайских ТНК за 2001–2022 гг., проведенное недавно международной командой, сохраняющееся институциональное своеобразие Китая, не дрейфующего к западным стандартам, ярко отражается на специфике экспансии китайских фирм (Tse et al., 2024). В итоге речь идет не об искажении государственным влиянием поведения отдельных китайских ТНК, а о подчиненности характера внешнеэкономической деятельности конкретных китайских ТНК, будь то подконтрольных государству или частных, более общим задачам развития китайской экономики. В отличие от стран Запада или даже стран Глобального Юга с сильным влиянием государства на экономику, в КНР речь идет о полномасштабной системе экономического регулирования, направление которого определяется в условиях политического господства Коммунистической партии Китая и декларируемого социалистического пути развития страны, где преобладают черты государственного капитализма¹. Более того, КНР стремится с помощью нестандартных методов захватить лидерские позиции в мировой экономике, включая ее самые современные отрасли. Так, в 2023 г. руководитель страны Си Цзиньпин официально объявил о новой концепции «производительных сил нового качества», в которую органично были вписаны и известная инициатива «Один пояс — один путь», и стратегия «двойной циркуляции». Фактически КНР использует и иностранные ТНК на своей территории, и продвижение собственных компаний за рубежом для проведения радикальной модернизации национальной экономики и снижения ее зависимости от внешних игроков (Калашников, 2025).

¹ В Китае принято говорить о «социализме с китайской спецификой». За пределами Китая, по крайней мере в русскоязычном пространстве, эксперты склонны называть это «государственным капитализмом», причем японский исследователь М. Саката, чьи труды более двух десятилетий назад были переведены на русский язык в Санкт-Петербургском государственном университете, приписывал авторство этого термина В. И. Ленину, который применил его впервые к Советской России, подчеркивая временный режим перехода к полноценному социализму (Саката, 2003). В переведенной уже в 2020-е гг. работе американского профессора также утверждается о наличии государственного капитализма в современном Китае (Кэмпбелл, 2022), и таких примеров можно привести еще множество.

Даже освоение китайцами ресурсов и захват рынков Центральной Азии и других соседних государств (по-видимому, и России) все большее количество экспертов увязывают именно с конкретными задачами регионального развития в самой КНР. На стратегическом уровне высшее политическое руководство КНР формулирует доктринальные основы, на политико-институциональном уровне эти установки переводятся в плоскость межгосударственных отношений, причем обычно китаецентричного формата, а на исполнительном уровне за непосредственную реализацию проектов отвечает «национальная команда» акторов, включая профильные госорганы, подконтрольные государству корпорации, выполняющие политические установки китайские банки и суверенные фонды. Указанная модель выходит за рамки простой формулы «политика ведет экономику» и функционирует как «мягкое проектное управление» (Сенюк и др., 2025). При этом иностранцы могут не замечать отдельные элементы действительно нестандартной китайской модели бизнес-экспансии, принимая их за более понятные зарубежным партнерам образцы.

Таким образом, изучая современную специфику выхода на внешние рынки китайского автопрома, надо исходить из того, что конкретные шаги отдельных ТНК, успехи конкретных подотраслей автомобилестроения, выбор производителями ставки на экспорт продукции или осуществление ПИИ в России или других странах ЕАЭС, региональные предпочтения китайских инвесторов внутри Российской Федерации могут быть подчинены более масштабным задачам развития китайской экономики. Иначе говоря, факты о конкретных китайских компаниях автомобилестроения надо не только и не столько сопоставлять с поведением конкурентов из других стран, но обязательно помещать в общекитайский контекст.

Методы исследования

Отмеченное нами проявление в 2020-е гг. шаткости теоретического фундамента для анализа экспансии китайских компаний за рубежом сочетается с ненадежностью статистики о мирохозяйственных связях, особенно китайских, причем на постсоветском пространстве. Это довольно типичная для многих задач по мировой экономике проблема, именно поэтому мы два года назад сформулировали важность так называемого гетеродоксального подхода, избегающего опоры на жесткие математические модели, но сохраняющего очень внимательную работу со статистикой. Фактически использование разнородной и часто ненадежной статистики вынуждает полагаться лишь на приближен-

ные вычисления, а также выявление трендов, подтверждаемых при опоре даже на противоречащие друг другу источники информации (Кузнецов, 2024). Такой подход исходит из того, что проблемы со статистикой проистекают из-за намеренного сокрытия каких-то данных (например, из-за угрозы применения западных санкций) либо неспособности собрать нужные сведения со всех компаний, при том что первичная корпоративная статистика не фальсифицируется (а если и есть редкие намеренные искажения, то их профессионал может выявить, поскольку искажения имеют осознанные цели — например, завышение в отчетности стоимости зарубежного завода перед предполагаемой продажей).

Хотя мы делаем акцент на анализе ПИИ, следует исходить из того, что это один из многих видов внешнеэкономической деятельности, причем для китайских ТНК он может и не быть высшей стадией интернационализации бизнеса, как это обычно происходит у классических ТНК стран Запада. В этой связи надо начинать сбор информации с производственных показателей (которые публикуют как отдельные компании, так и отраслевые ассоциации, а также СМИ, использующие обрывочные сведения из разных, но часто весьма надежных источников), а также со статистики внешней торговли. В отсутствие в настоящее время надежной публичной национальной внешнеторговой статистики в России и Белоруссии, а также при больших сомнениях в отношении данных о постсоветском пространстве, обнаруженных несколькими международными организациями, нами в качестве наиболее авторитетного источника рассматривается информация Международного торгового центра в Женеве (ITC Trade Map), полагающегося в случае нашей темы, скорее всего, на китайские первоисточники.

Оценка самих ПИИ осуществляется нами на основе разработанной несколько лет назад уникальной методики по оценке прямых инвестиций на пространстве Большой Евразии по заказу ЕАБР¹. Не отвечая за корректность приводимых ЕАБР в более поздний период, в том числе в 2025 г., статистических данных², отметим,

что до 2022 г. сведения о китайских проектах на постсоветском пространстве были нами с коллегами надежно верифицированы и доказуемо показывали существенно меньшие объемы китайских ПИИ, чем фиксировали, например, сами китайцы.

Результаты анализа ситуации в 2022–2025 гг.

Наше исследование позволяет сделать несколько выводов. Во-первых, китайский автопром сначала захватил безоговорочное мировое лидерство по производству автомобилей, а уже потом начал существенно наращивать экспорт машин. Во-вторых, особенностью поведения китайских автомобилестроительных ТНК на рынках ЕАЭС является укрепление позиций без доминирования стратегии использования ПИИ. Дополнительная осторожность китайских инвесторов обусловлена угрозой вторичных санкций со стороны стран Запада за чрезмерную активность на российском рынке. В-третьих, государство в Китае имеет возможность содействовать выходу на рынки стран, где сложилась особенно благоприятная для китайского автопрома конъюнктурная ситуация, всех производителей, даже не готовых к полноценной глобальной экспансии. При этом для КНР продвижение национального бизнеса за границей в наибольшей мере, в сравнении с другими государствами, подчинено интересам развития внутренней экономики.

Движение Китая от статуса мирового лидера производства автомобилей к первому месту по их экспорту

Международная организация производителей автомобилей (OICA), не давая исчерпывающих сведений о производстве автомашин в Европе, наглядно показывает динамику по Китаю. Пандемия COVID-19 почти не затронула китайский автопром, за исключением выпуска автобусов (табл. 1). Стремительный рост выпуска легковых автомобилей в Китае начался в 2023 г., быстрый рост объемов производства наблюдался с 2022 г. в соседнем Казахстане, тогда как в России из-за войны санкций со странами Запада и ухода многих автомобильных ТНК, напротив, был зафиксирован спад производства в автомобилестроении, кроме выпуска автобусов. В этой связи примечательно, что еще на рубеже 2010–2020-х гг. подъем в автопроме конкурентоспособности Китая, причем медленный, специалисты связывали скорее с вытеснением иностранных партнеров на внутреннем рынке и успехом глобальной борьбы с западными ТНК лишь на новых сегментах, например, электромобилей, беспилотных систем управления автомашинами и т. д. (Теесе, 2019). Не исключено, что успех в традиционных сегментах

¹ Кузнецов, А., Винокуров, Е. (Ред.), Малахов, А., Забоев, А. (2022). Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР — 2022. Москва: Евразийский банк развития, 46.

² С началом специальной военной операции на Украине ЕАБР сменил исследовательскую команду на иностранную, а фамилия автора на некоторых новых докладах оставлена руководителем проекта ЕАБР, чтобы, видимо, подчеркнуть преемственность использования методики, разработанной еще в ИМЭМО РАН и ИНИОН РАН (Винокуров, Е. (Ред.), Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А., Омаров, А., Серик, Е. (2025). Китай и Евразийский регион: анализ инвестиционных потоков на основе Мониторинга взаимных инвестиций ЕАБР. Алматы: Евразийский банк развития, 46).

Таблица 1

Динамика производства автомобилей и автобусов в 2019–2025 гг. в ряде стран, тыс. шт.

Table 1

Dynamics of Automobile and Bus Production in 2019–2025 in Selected Countries, thousand units

Страна	Тип	Год						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Китай	Всего	25751	25225	26122	27021	30161	31282	34531
	Легковые	21390	19994	21445	23836	26124	27477	30270
	Тяжелые грузовики	2218	2976	2408	1249	1645	1656	2042
	Прочие грузовики	2002	2151	2174	1846	2298	2029	2092
	Автобусы	140,7	103,4	94,6	89,0	93,9	119,4	127,3
Россия	Всего	1720	1436	1567	609	730	979	854
	Легковые	1524	1261	1353	449	526	750	702
	Тяжелые грузовики	60	52	71	64	77	76	54
	Прочие грузовики	123	109	130	84	112	137	88
	Автобусы	13,9	13,5	14,0	12,0	14,4	15,9	9,8
Казахстан	Всего	49	75	92	113	147	145	171
	Легковые	44	65	81	103	134	134	159
	Все грузовики	4	8	11	8	10	8	9
	Автобусы	1,1	1,8	1,1	1,4	3,1	2,9	3,1
США	Всего	10893	8821	9157	10053	10639	10522	10244
	Легковые	2512	1924	1563	1704	1741	1425	1279
Япония	Всего	9685	8068	7837	7836	8999	8235	8410
	Легковые	8239	6960	6619	6566	7767	7139	7207
Индия	Всего	4524	3382	4399	5457	5852	6017	6491
	Легковые	3629	2837	3631	4439	4784	4991	5379
Германия	Всего	4947	3743	3309	3678	...	...	...
	Легковые	4664	3515	3096	3480	4109	4069	4149
Республика Корея	Всего	3951	3507	3462	3757	4244	4128	4102
	Легковые	3613	3212	3163	3438	3909	3849	3844

Источник: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. (n.d.). Production statistics. URL: <https://oica.net/production-statistics/> (дата обращения: 05.06.2026). Сведения по Белоруссии после 2022 г. отсутствуют (до этого выпускалось 30–31 тыс. автомобилей, включая почти 9 тыс. тяжелых грузовиков), данные по Германии приведены без тяжелых грузовиков и автобусов, а по Индии — без сведений о нескольких заводах иностранных ТНК.

для Китая действительно был усилен как последствиями пандемии COVID-19, так и конъюнктурной ситуацией на рынках ЕАЭС вследствие начала СВО на Украине.

Второй мощный спад выпуска, накрывший российский автопром, случился уже в 2025 г., в том числе по причине общей экономической ситуации в стране. Конкурентное давление импортной продукции проявилось в меньшей степени, поскольку закупки в 2025 г., особенно грузовиков, также упали. Этот же 2025 г. был ознаменован для КНР новым массовым ростом выпуска, причем по всем позициям — от легковых автомобилей до тяжелых грузовиков и автобусов (за последние годы это случилось лишь однажды — в 2023 г.).

Динамика производства среди ключевых автомобилестроительных стран показывает более высокие показатели в развивающихся экономиках, где требуется удовлетворить растущий внутренний спрос. Например, темпы роста выпуска в индийском автомобилестроении в отдельные годы даже выше, чем в китайском. В этой связи следует отдельно рассмотреть, как изменялся экс-

порт из Китая по группе 87 товарной номенклатуры (табл. 2). После завершения пика пандемии COVID-19 Китай начал стремительно наращивать экспорт — к 2025 г. показатель удвоился всего за 4 года. При этом из 128 млрд долл. прироста по сравнению с 2021 г. на ЕАЭС пришлось лишь 19,2 млрд. Однако если сравнивать 2024 г. с 2021 г., то из общего прироста в 96 млрд долл. на ЕАЭС пришлось уже 29 млрд, т. е. 30 %, при том что в 2021 г. на эту интеграционную группировку приходилось менее 5 % китайского автомобилестроительного экспорта. С ЕАЭС в целом в 2021 г. были сопоставимы такие импортеры китайской автомобилестроительной продукции, как Мексика, Япония или Германия. Уже к 2024 г. отрыв ЕАЭС от них был огромный. В 2023–2024 гг. Россия была страной-лидером по экспорту китайской продукции товарной группы 87, обогнав даже США (при том, что в целом Россия не поднимается выше 7-го места среди рынков сбыта китайской продукции). Вместе с тем в 2025 г. экспорт Китая в Россию упал почти вдвое, тогда как в Казахстан, Киргизию и даже Армению устойчиво и существенно продолжал расти.

Таблица 2

Китайский экспорт товарной группы 87 (наземные транспортные средства, кроме железнодорожных и трамвайных, а также их части) в 2019–2025 гг., млн долл.

Table 2

Chinese Exports of Commodity Group 87 (Vehicles Other Than Railway or Tramway Rolling Stock, and Parts Thereof), 2019–2025, USD million

Страна-импортер	Год						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Все страны	74306	76224	120021	150235	192698	216061	248309
Рост к предыдущему году	–1 %	+2,6 %	+57,5 %	+25,1 %	+28,3 %	+12,1 %	+14,9 %
США	14311	14032	19120	19671	18291	20372	16742
Мексика	3956	3074	5097	7369	10164	12293	13909
Япония	4383	3929	5292	5348	6143	6476	6583
Германия	2771	3045	5285	5305	5649	6354	7272
Россия	2157	2123	4283	6296	22510	25487	13108
Казахстан	688	575	711	1161	2890	3539	4960
Кыргызстан	177	79	118	655	3156	3223	4233
Белоруссия	243	271	488	487	1733	2221	2180
Армения	11	15	31	56	61	196	278
ЕАЭС в целом	3276	3063	5631	8655	30350	34666	24759
Рост к предыдущему году в ЕАЭС	+30,1 %	–6,5 %	+83,8 %	+53,7 %	+250,7 %	+14,2 %	–28,6 %

Источник: International Trade Centre. (n.d.). List of Importing Markets for a Product Exported by China. URL: <https://legacy.trademap.org/> (дата обращения: 05.06.2026).

Показательно, как менялся китайский экспорт автомобилестроительной продукции в страны ЕАЭС в более детальном разрезе, например, отдельно по легковым и грузовым автомобилям, а также в целом по деталям и узлам (табл. 3). Так, Россия оставалась лидером по закупкам готовых легковых автомобилей из Китая даже после спада показателя в 2025 г. (на 1-е место она вышла еще в 2023 г., ранее не всегда входя даже в топ-5), Кыргызстан поднялся на 9-е место, а Казахстан — на 11-е. В целом на ЕАЭС в 2024 г. приходилось 23,5 % экспорта из Китая по товарной группе 8703 (автомобили с числом мест до 10) против 7,7 % в 2021 г., однако в 2025 г. удельный вес интеграционной группировки сократился до 14,8 %.

Динамика российского импорта грузовиков из Китая также была примечательной. Если в 2021 г. Россия занимала 5-е место с долей 5,4 %, то уже в 2022 г. стала лидером, причем к 2023 г. удельный вес российского рынка для китайских экспортеров грузовиков вырос до 26,4 %. Однако в 2025 г. произошел спад — теперь Россия на 4-м месте с долей 5,3 %, т. е. даже ниже, чем до начала СВО на Украине (правда, часть грузовиков, возможно, поступает через другие страны ЕАЭС — таблица 3).

В то же время ни Россия, ни другие страны ЕАЭС существенно не выделялись все последние годы закупками китайских частей к автомобилям. Так, даже Россия занимала среди целевых стран-импортеров лишь 6–7-е места, что свидетельствует о предпочтении китайских производителей поставлять готовые автомобили,

а не налаживать их выпуск в России, в том числе на предприятиях с китайскими ПИИ (ведь рост поставок отчасти связан и с техническим обслуживанием импортированных автомашин).

Причины осторожности китайских инвесторов в ЕАЭС

Необходимо признать, что война санкций России с Западом вызывает серьезные опасения потенциальных китайских инвесторов, которые опасаются вторичных санкций. Кроме того, и до начала СВО на Украине основной объем китайских ПИИ в России был связан с сырьевыми секторами, хотя были и исключения. ООО «Хавейл Мотор Мануфэкчуриг Рус» было зарегистрировано в Тульской области еще в 2014 г. Специализирующееся на выпуске кроссоверов и внедорожников подразделение одной из крупнейших китайских ТНК в автопроме Great Wall Motor было представлено своей продукцией в России с 2005 г., вело крупноузловую сборку на российских предприятиях с 2006 г., а с 2015 г. строило и в 2019 г. запустило собственный завод в Туле. Инвестиции тогда составили около 0,5 млрд долл., причем это был первый производственный проект с нуля у концерна Great Wall Motor за пределами КНР. Однако китайская ТНК сильно уступала германским, французским, южнокорейским и японским ТНК, также имевшим в тот период собственные автозаводы в России. Впоследствии были запущены дополнительные предприятия по производству узлов для автомобилей Haval с целью повышения уровня локализации производства в России на основе заключен-

Таблица 3

Китайский экспорт основных товарных групп автомобилестроения в страны ЕАЭС в 2021–2025 гг., млн долл.

Table 3

Chinese Exports of Major Automotive Commodity Groups to EAEU Countries, 2021–2025, USD million

Товарная группа	Страна-импортер	Год				
		2021	2022	2023	2024	2025
8703 — автомобили с числом мест до 10	Россия	1518	1681	11658	15211	8463
	Кыргызстан	1	40	2179	2188	2981
	Казахстан	54	312	1580	1864	2860
	Белоруссия	299	331	1500	1875	1798
	Армения	>1	8	15	102	186
8708 — части автомобилей и тракторов	Россия	1423	1440	2050	2646	1950
	Кыргызстан	85	488	651	580	559
	Казахстан	269	338	365	521	640
	Белоруссия	132	121	120	149	148
	Армения	3	7	8	9	13
8704 — грузовики	Россия	355	1525	3071	2707	890
	Кыргызстан	12	19	57	89	187
	Казахстан	92	147	189	281	417
	Белоруссия	1	>1	10	23	30
	Армения	6	8	15	34	41

Источник: International Trade Centre. (n.d.). List of Importing Markets for a Product Exported by China. URL: <https://legacy.trademap.org/> (дата обращения: 05.06.2026).

ного в 2020 г. специального инвестиционного контракта (СПИК) с Минпромторгом России. Это был первый китайский представитель автопрома, подписавший СПИК, в то время как все ведущие западные и восточноазиатские ТНК в России это сделали раньше, но ради налоговых льгот дочерняя структура Great Wall Motor обещала вложить 42,4 млрд р. в локализацию производства в России¹.

Китайские производители грузовиков, по-видимому, слишком осторожны в оценках своих перспектив на российском рынке. С одной стороны, они в последнее время занимают значимые позиции, хотя и уступая лидерство российским производителям грузовиков. Например, в сегменте легких коммерческих автомобилей (т. е. с полной массой до 3,5 т), где в 2025 г. продано 87,6 тыс. новых машин против 112 тыс. в 2024 г., по-прежнему доминирует отечественный бренд ГАЗ, за которым следуют Lada, УАЗ и Sollers. Однако замыкает пятерку китайский Foton с долей (по количеству единиц техники) в 2025 г. почти 2,5 %. В топ-10 входит также Dongfeng с удельным весом чуть больше 1 %, пропуская вперед даже такие марки, как германский Mercedes-Benz, японский Isuzu и южнокорейский Hyundai. В сегменте среднетоннажных грузовиков (по классификации Таможенного союза ЕАЭС, от 3,5 т до 12 т), ко-

торых в 2025 г. в России продано 12,3 тыс. штук против 22 тыс. в 2024 г., 2/3 пришлось на ГАЗ и КАМАЗ, однако дальше следовали китайские JAC, Dongfeng и Foton (в сумме 21 %). Сегмент крупнотоннажных грузовиков в России в 2025 г. пережил самый существенный спад: с 102 тыс. в 2024 г. до 46,9 тыс. в 2025 г. Доля отечественного бренда КАМАЗ составила 30 %, однако далее следовали китайские Sitrak, Shacman и FAW. В топ-10 наряду с МАЗ и «Урал» входят также Howo, Sany, Dongfeng и JAC. В сумме на 7 китайских брендов в 2025 г. пришлось почти 48 % новых тяжелых грузовиков, проданных в России².

С другой стороны, китайские ПИИ не вложены в какой-либо полноценный завод по производству грузовиков в России, хотя такие предприятия в ряде стран Глобального Юга уже есть. Небольшие капиталовложения направлялись только в совместные сборочные заводы и сбытовую сеть, а после ухода в 2022 г. западных ТНК на их производственных площадках российскими компаниями начата сборка некоторых китайских грузовиков или моделей, являющихся их лицензионными модификациями. По-видимому, китайские ТНК останавливает сравнительно неудачный опыт первого вхождения на российский рынок (например, созданное еще в 2007 г. совместное сборочное предприятие в подмосковной Гжели через пару лет оказалось убы-

¹ Подробнее см., например: Ведомости. (2020, 25 сентября). Китайский Naval заключил СПИК о локализации производства в России. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/25/841260-kitaiskii-haval-zaklyuchil-spik-o-lokalizatsii-proizvodstva-v-rossii> (дата обращения: 05.06.2026).

² Движок. (2026, 10 марта). Продажи грузовиков в России: итоги 2025 года и прогнозы на 2026-й. URL: <https://dvizhok.su/komtrans/prodazhi-gruzovikov-v-rossii-itogi-2025-goda-i-prognozy-na-2026-j> (дата обращения: 05.06.2026).

точным) и довольно существенная конкуренция со стороны российских лидеров грузового автомобилестроения. Большую роль играет также негативная динамика на российском рынке в целом из-за вялой общеэкономической динамики в условиях ведения СВО на Украине и серьезной войны санкций с Западом. Однако надо признать, что скромные позиции китайских автомобилестроительных компаний в осуществлении ПИИ в России закономерным образом пока оставляют автопром за пределами глубокого анализа воздействия западных санкций на российско-китайские экономические связи (научные работы делают акцент на приоритетных сферах для ПИИ — например, (Umarov et al., 2024)).

Внутрикитайские причины специфики китайских ТНК

Если опираться на сделанные нами предположения о необходимости искать первопричины в логике развития самой китайской экономики, то для КНР сейчас важнее закрепиться на рынках легковых автомобилей, где они стали недостижимым мировым лидером по производству, а не на рынках грузовиков. При этом захватить рынок России благодаря открывшемуся из-за политических событий окну возможностей проще с помощью самых простых способов внешнеэкономической активности, начиная с «серого» экспорта, косвенного экспорта через дилеров и дистрибьюторов или использования собственного сбытового филиала, требующего меньших ПИИ и сроков организации по сравнению с налаживанием в России полноценного производства. Более того, отсутствие большинства западных конкурентов позволяет китайским производителям зарабатывать на экспорте сверхприбыль, завышая цену на не слишком качественную продукцию¹.

Локализация сборки в странах ЕАЭС преимущественно без вложения значительных ПИИ происходит и у китайских производителей легковых автомобилей, причем от России не отличается и соседний Казахстан, который не испытывает санкционного давления Запада. Так, за 2022–2025 гг. в Астане построен на средства казахстанского бизнеса мультибрендовый завод полного цикла, который начал выпуск брендов нескольких ведущих китайских автомобилей. Двусмысленной может быть характеристика российского столичного завода «Москвич»:

при наличии российского бренда по факту ведется крупноузловая сборка почти готовых легковых автомобилей, импортируемых из Китая. Однако партнерство с российским инвестором точно снижает риски. Например, провальным оказался сборочный китайский проект Xcite на площадке «Автозавод Санкт-Петербург» (до 2022 г. завод Nissan), который не проработал даже полутора лет, но усилиями в том числе российской стороны большинство произведенных фактических копий моделей Chery все-таки удалось на рынке сбыть. По-видимому, китайский автомобильный бизнес, осознавая свои слабые стороны, проявляет осторожность, захватывая постсоветские рынки без существенных капиталовложений. Кроме того, поддержка на государственном уровне в КНР внешнеэкономической деятельности всех производителей автомашин, в том числе не готовых вкладывать капитал за границы, привела почти к одномоментному появлению сразу десятков различных брендов в России. Многие только таким способом смогли заработать на открывшемся геополитическом окне возможностей, при том, что некоторые истории выхода на российский рынок оказались всё же провальными.

В итоге на рынке легковых автомобилей России, например, китайские бренды устойчиво занимают более половины. В 2025 г. продано 1,33 млн новых легковых автомобилей (против 1,57 млн в 2024 г.). Лидировал отечественный бренд Lada, хотя спад продаж для него оказался существенным (329,9 тыс. штук против 436,2 тыс. в 2024 г.). Далее следовали различные китайские бренды с очень разной динамикой — от небольшого спада у Haval (173,3 тыс. против 190,6 тыс.) до довольно глубокого спада у Chery (99,8 тыс. против 157,0 тыс.), Geely (94,0 тыс. против 149,1 тыс.) и Changan (66,2 тыс. против 106,1 тыс.).

Из новых брендов следует выделить Tenet (33,5 тыс. проданных автомобилей) — создан в 2025 г. китайской компанией Defetoo и российским холдингом «АГР» для производства на бывшей площадке Volkswagen в Калуге². В 2026 г. эти же партнеры запустили на бывшем заводе General Motors в Шушарах выпуск машин под новым брендом Jeland³. Использование простаивающих мощностей облегчает продвижение на рынке китайских автомобилей, но слабо влияет на географию российского автопрома. Так,

¹ Мы не ставим здесь цель проводить техническое сопоставление различных автомобилей и уж тем более делать какие-либо выводы, которые могут использовать участники рынка — нами лишь отражается наиболее распространенное в России мнение, хорошо освещенное на страницах отраслевых журналов и в СМИ. В конце этого раздела приведены конкретные ссылки на социологические опросы.

² За рулем. (б. д.). На авторынке России — новые тренды: кто в лидерах? URL: <https://www.zr.ru/content/articles/976986-smena-zn-aka/?ysclid=msno3l3sgg821711043> (дата обращения: 05.06.2026).

³ Этот проект примечателен тем, что завод простаивал с 2015 г. — в 2021 г. площадку купила южнокорейская Hyundai, но из-за «войны санкций» ее проект также не был реализован после 2022 г.

в отличие от установления текущего контроля над более чем половиной российского рынка легковых автомобилей со стороны автопрома КНР, приход в 2000-е гг. западных ТНК, которые в итоге смогли сильно потеснить российских производителей, обеспечил создание несколько мощных новых автомобилестроительных кластеров (прежде всего в Калуге и Петербургской городской агломерации).

При этом подчеркнем, что лучшую динамику в 2025 г. на российском рынке легковых автомобилей в топ-10 показали Belgee (до 68,1 тыс. с 34,6 тыс.) — продукция совместного белорусско-китайского завода в Минской области (завод построен за 0,24 млрд долл. в 2012–2013 гг.), Solaris — созданная для обхода санкций модель южнокорейской компании Hyundai Motors (до 34,5 тыс. с 14,9 тыс.), а также Toyota (до 29,1 тыс. с 20,8 тыс.)¹.

В целом, на наш взгляд, такая политика китайского бизнеса несет в себе ощутимые риски. Хорошо известны нарекания российских потребителей к китайским автомобилям². По данным ВЦИОМ, в начале 2024 г. по популярности автомобили китайских марок занимали лишь пятое место: японский автомобиль хотели бы приобрести 36 % россиян, российский — 33 %, немецкий — 32 %, южнокорейский — 22 %, а китайский — лишь 14 %. На основе полученных ответов можно выделить несколько ключевых преимуществ китайской продукции, причем лидирует доступность в широком смысле — в плане цены и присутствия на отечественном рынке, тогда как ключевые недостатки автомобилей китайских марок в представлении россиян — низкое качество (37 %), включая недолговечность, плохой металл, слабое лакокрасочное покрытие и др.³ Однако при фактическом отсутствии выбора из-за войны санкций с Западом в лидеры вырывается именно продукция из КНР. Другой опрос, проведенный агентством «Автостат», подтверждает эти выводы: в середине 2024 г. 27,6 % опрошенных россиян не хотели покупать продукцию китайского автопрома ни при ка-

ких обстоятельствах, а почти столько же россиян рассказали, что буквально вынуждены покупать «китайцев» в отсутствие альтернатив⁴.

Статистика 2025 г. показывает, что на фоне серьезного спада спроса положительную динамику демонстрируют не только ведущие для российского рынка южнокорейская и японская марки, но и вошедшие в топ-30 германские BMW, Mercedes-Benz и Volkswagen. Конечно, в сумме три немецких гиганта продали меньше 34 тыс. легковых автомобилей, что меньше индивидуальных показателей сразу пяти китайских компаний на российском рынке. Вместе с тем очевидно, что смягчение «санкционного» давления Запада на Россию может сильно ударить по китайскому бизнесу. Однако подчеркнем, что китайские производители легковых автомобилей используют конъюнктурное окно возможностей и уже сейчас на этом зарабатывают значительные средства. С учетом того, что экспансия любых отраслей в Китае, скорее всего, подчинена общей экономической стратегии развития всей страны, это может оказаться для КНР выгодным решением: полученные доходы будут впоследствии использованы в других макрорегионах мира, а возможно и для подъема новых перспективных отраслей китайской промышленности, что, разумеется, немыслимо для большинства классических автомобилестроительных ТНК, которые не связаны так тесно со своим государством.

Заключение

Говоря об исследовательских ограничениях в отношении полученных результатов, необходимо прежде всего отметить короткий временной период для анализа. Речь при этом идет не только о четырех годах острой фазы войны санкций России с коллективным Западом на фоне СВО на Украине, когда по политическим мотивам многие западные автомобильные ТНК быстро ушли из России, освободив «без боя» место китайским и другим конкурентам. В самой КНР в последнее время стала открыто реализовываться новая государственная политика в отношении внешнеэкономической деятельности китайского бизнеса, которая заставляет пересмотреть среди прочего взгляды на китайские ТНК лишь как на довольно своеобразный, но все-таки классический пример интернационализирующегося бизнеса. В этой связи сделанные нами выводы нередко носят предварительный характер: рассмотренный процесс может стать первым ярким примером проявления

¹ За рулем. (б. д.). На авторынке России — новые тренды: кто в лидерах? URL: <https://www.zr.ru/content/articles/976986-smena-znaka/?ysclid=msno3l3sgg821711043> (дата обращения: 05.06.2026).

² Например: Ржавчина, глюки и поломки. Россияне массово жалуются на китайские авто. Что бесит их больше всего? Лента.ру. 25 марта 2025 г. URL: <https://lenta.ru/articles/2025/03/25/auto/?ysclid=mtrtcy18tf846028548> (дата обращения: 05.06.2026); Проблемные места китайских автомобилей. Автомобильная социальная сеть. 1 марта 2024 г. URL: <https://www.drive2.ru/o/b/669756239139325074/> (дата обращения: 05.06.2026).

³ Китайский путь отечественного автопрома. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/kitaiskii-put-otechestvennogo-avtorynka> (дата обращения: 05.06.2026).

⁴ Россияне рассказали, что не хотят покупать китайские авто, но им приходится. URL: <https://auto.mail.ru/article/96833-rossiyane-rasskazali-chto-ne-hotyat-pokupat-kitajskie-avto-no-im-prihoditsya/?ysclid=mtrtcxwptq552428116> (дата обращения: 05.06.2026).

действительно особой природы интернационализации китайского бизнеса. Однако новые эмпирические данные во второй половине 2020-х гг. могут существенно уточнить складывающуюся картину.

Тем не менее, на основе нашего анализа становится очевидно, что рынок стран ЕАЭС используется китайскими производителями легковых автомобилей как плацдарм для зарубежной экспансии, призванный прежде всего преодолеть дисбаланс сравнительно недавнего выхода Китая на неоспоримо первое место в мире по выпуску автомашин (с долей в мире более 1/3), когда экспорт автомобилестроительной продукции у КНР оставался довольно скромный. Скорее всего «эффект соседства» и другие традиционные соображения отходят на второй план в условиях способности КНР быстро и гибко использовать открывшееся геополитическое окно возможностей на российском рынке. В частности, более

осторожное поведение южнокорейских производителей в ходе войны санкций России с коллективным Западом могло вынудить Китай не стремиться к исходному закреплению на рынках близлежащих восточных российских регионов.

Ставка китайцами сделана лишь на продвижение своих легковых автомобилей, а ПИИ как более инерционный инструмент внешнеэкономической деятельности по сравнению с экспортом оказался на втором плане. Исходный выход китайцев с чрезмерным модельным рядом с последующей концентрацией на наиболее конкурентоспособных автомашинах также свидетельствует скорее о конъюнктурном решении на уровне всей отрасли (а возможно, всей КНР), нежели о совпадении мотивации у многочисленных китайских производителей автомобилей с самыми разными на данный момент возможностями освоения зарубежных рынков.

Список источников

- Баронина, Ю. А. (2016). Иностранные инвестиции в российское автомобилестроение. *Мировая экономика и международные отношения*, 60(6), 61–69. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-6-61-69>
- Батяева, А. Е., Егоров, А. С. (2025). Трансформация автомобильной промышленности: кризис, смена лидеров и перспективы развития отрасли в России. *Экономика, предпринимательство и право*, 15(1), 377–396. <https://doi.org/10.18334/epp.15.1.122354>
- Верева, Т. В. (2020). Трансформация рынка автомобилестроения на основе цифровых инноваций. *Вопросы инновационной экономики*, 10(1), 173–188. <https://doi.org/10.18334/vinec.10.1.100478>
- Волгина, Н. А., Луговская, Е. М. (2024). Китайские автомобильные компании на российском рынке: особенности проникновения и закрепления. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика*, 32(2), 303–323. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-2-303-323>
- Калашников, Д. Б. (2025). Интернационализация экономики Китая: контуры нового ИКТ-индустриального центра мирового хозяйства. *Контурные глобальных трансформаций: политика, экономика, право*, 18(3), 20–43. <https://doi.org/10.31249/kgt/2025.03.02>
- Кузнецов, А. В. (2024). Место исследований мировой экономики в гетеродоксальной аналитике евразийской интеграции. *Евразийская интеграция: экономика, право, политика*, 18(3(49)), 15–25. <https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-03-15-25>
- Кузнецов, А. В. (2016). Особенности анализа географии зарубежных инвестиций транснациональных корпораций. *Балтийский регион*, 8(3), 30–44. <https://doi.org/10.5922/2074-9848-2016-3-2>
- Курдин, А. А., Мелешкина, А. И., Федоров, С. И. (2024). Адаптация российской автомобильной отрасли к воздействию новых санкционных ограничений. Государственное управление. *Электронный вестник*, (106), 65–84. <https://doi.org/10.55959/MSU2070-1381-106-2024-65-84>
- Кэмпбелл, Э. (2022). НЭП, государственный капитализм, Ленин и Китай. *Альтернативы*, (2), 125–133. <https://doi.org/10.5281/zenodo.6686958>
- Милякин, С. Р., Скубачевская, Н. Д., Мигаль, А. В. (2025). Рынок легковых автомобилей в России: история, текущее состояние и прогноз. *Проблемы прогнозирования*, (1), 137–150. <https://doi.org/10.47711/0868-6351-208-137-150>
- Минаков, А. В. (2026). Оценка экспорта, импорта и производства легковых автомобилей в РФ. *Экономика и бизнес: теория и практика*, (2(132)), 159–166. <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2026-2-159-166>
- Пасько, А. В. (2019). Мировое автомобилестроение в текущем ракурсе экономических отношений: проблемы адаптации. *Вестник Евразийской науки*, 11(4). URL: <https://esj.today/PDF/13ECVN419.pdf> (дата обращения: 05.06.2026).
- Пасько, А. В. (2014). Особенности влияния глобализации на развитие мировой автомобильной промышленности. *Вестник университета*, (15), 59–62.
- Саката, М. (2003). Государственный капитализм или авторитарный режим: к вопросу о сущности «социалистической рыночной экономики» в Китае. *Вестник Санкт-Петербургского университета, серия 5*, (3), 77–86.

- Сенюк, Н. Ю., Сабанцев, А. И., Козлова, Е. А. (2025). Стратегия Китая в Центральной Азии сквозь призму модели институционально управляемого соразвития. *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*, 18(4), 105–123. <https://doi.org/10.31249/kgt/2025.04.06>
- Buckley, P. J., Clegg, J. L., Cross, A. R., Liu, X., Voss, H., & Zheng, P. (2007). The determinants of Chinese outward foreign direct investment. *Journal of International Business Studies*, 38(4), 499–518. <https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8400277>
- Buckley, P. J., Clegg, J. L., Cross, A. R., & Voss, H. (2010). What can emerging markets learn from the outward direct investment policies of advanced countries? In K. P. Sauvant, G. McAllister, & W. A. Maschek (Eds.), *Foreign direct investments from emerging markets: The challenges ahead* (pp. 243–276). New York: Palgrave Macmillan.
- Gorynia, M., Nowak, J., Trąpczyński, P., & Wolniak, R. (2015). Government support measures for outward FDI: An emerging economy's perspective. *Argumenta Oeconomica*, 34(1), 229–258.
- Ietto-Gillies, G. (2019). *Transnational corporations and international production: Trends, theories and effects* (3rd ed.). Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 360.
- Lugovskaya, E. M., & Volgina, N. A. (2025). Chinese automotive companies entering the Russian market. In S. M. Sultanova, N. U. Babakhanova, S. S. Shaumarov, & M. N. Masharipov (Eds.), *Sustainable development of transport: Economy, transformation, logistics and ESG agenda. Volume 1* (pp. 221–229). Cham: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-99028-1>
- Narula, R., & Dunning, J. H. (2010). Multinational enterprises, development and globalization: Some clarifications and a research agenda. *Oxford Development Studies*, 38(3), 263–287. <http://dx.doi.org/10.1080/13600818.2010.505684>
- Ramamurti, R., & Hillemann, J. (2018). What is “Chinese” about Chinese multinationals? *Journal of International Business Studies*, 49, 34–48. <https://doi.org/10.1057/s41267-017-0128-2>
- Tadjiev, S., & Donze, P.-Y. (2021). The development of the automotive industry in post-Soviet countries since 1991. *Eurasian Journal of Business and Management*, 9(2), 164–183. <https://doi.org/10.15604/ejbm.2021.09.02.005>
- Teece, D. (2019). China and the reshaping of the auto industry: A dynamic capabilities perspective. *Management and Organization Review*, 15(1), 177–199. <https://doi.org/10.1017/mor.2019.4>
- Tjia, L. Y. (2026). China's role in Kazakhstan's automotive sector: The complexity and complementarity of multi-vector state-to-state engagement and product diversification. *Competition & Change*, 30(1), 263–287. <https://doi.org/10.1177/10245294251335097>
- Tse, C. H., Meyer, K. E., Pan, Y., & Chi, T. (2024). Evolution of MNE strategies amid China's changing institutions: A thematic review. *Journal of International Business Studies*, 55, 657–675. <https://doi.org/10.1057/s41267-024-00715-5>
- Umarov, K., Mekhdiyev, E., & Sokolova, E. (2024). The Russia-China economic partnership. *China and WTO Review*, 10(1), 116–126. <https://doi.org/10.52152/cwr.2024.10.1.09>

References

- Baronina, Yu. A. (2016). Foreign Investment into Russian Automotive Industry. *Mirovaya Ekonomika i Mezhdunarodnye Otnosheniya [World Economy and International Relations]*, 60(6), 61–69. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2016-60-6-61-69> (In Russ.)
- Batyaeva, A. E., & Egorov, A. S. (2025). Transformation of the Automotive Industry: Crisis, Leadership Change, and Prospects for Industry Development in Russia. *Ekonomika, Predprinimatel'stvo i Pravo [Journal of Economics, Entrepreneurship and Law]*, 15(1), 377–396. <https://doi.org/10.18334/epp.15.1.122354> (In Russ.)
- Buckley, P. J., Clegg, J. L., Cross, A. R., Liu, X., Voss, H., & Zheng, P. (2007). The determinants of Chinese outward foreign direct investment. *Journal of International Business Studies*, 38(4), 499–518. <https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8400277>
- Buckley, P. J., Clegg, J. L., Cross, A. R., & Voss, H. (2010). What Can Emerging Markets Learn from the Outward Direct Investment Policies of Advanced Countries? In K. P. Sauvant, G. McAllister, & W. A. Maschek (Eds.), *Foreign Direct Investments from Emerging Markets: The Challenges Ahead* (pp. 243–276). New York: Palgrave Macmillan.
- Campbell, A. (2022). NEP, state capitalism, Lenin, and China. *Alternatives*, (2), 125–133. <https://doi.org/10.5281/zenodo.6686958> (Transl. into Russ.)
- Gorynia, M., Nowak, J., Trąpczyński, P., & Wolniak, R. (2015). Government Support Measures for Outward FDI: An Emerging Economy's Perspective. *Argumenta Oeconomica*, 34(1), 229–258.
- Ietto-Gillies, G. (2019). *Transnational Corporations and International Production: Trends, Theories and Effects* (3rd ed.). Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing, 360.
- Kalashnikov, D. B. (2025). Internationalization of China's Economy: Outlines of a New ICT-industrial Core of the World System. *Kontury global'nyh transformacij: politika, ekonomika, pravo [Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law]*, 18(3), 20–43. <https://doi.org/10.31249/kgt/2025.03.02> (In Russ.)
- Kurdin, A. A., Meleshkina, A. I., & Fedorov, S. I. (2024). Adaptation of Russian Automotive Industry to the Impact of New Sanctions. *Gosudarstvennoye Upravleniye. Elektronnyy Vestnik [Public Administration. E-journal]*, (106), 65–84. <https://doi.org/10.55959/MSU2070-1381-106-2024-65-84> (In Russ.)
- Kuznetsov, A. V. (2016). Framework for the Analysis of Geography of Transnational Corporations Investments Abroad. *Baltic Region*, 8(3), 22–32. <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2016-3-2> (In Russ.)

- Kuznetsov, A. V. (2024). The Place of World Economy Research in the Heterodox Analytics of Eurasian Integration. *Yevraziyskaya Integratsiya: Ekonomika, Pravo, Politika [Eurasian Integration: Economics, Law, Politics]*, 18(3(49)), 15–25. <https://doi.org/10.22394/2073-2929-2024-03-15-25> (In Russ.)
- Lugovskaya, E. M., & Volgina, N. A. (2025). Chinese Automotive Companies Entering the Russian Market. In S. M. Sultanova, N. U. Babakhanova, S. S. Shaumarov, & M. N. Masharipov (Eds.), *Sustainable Development of Transport: Economy, Transformation, Logistics and ESG Agenda. Volume 1* (pp. 221–229). Cham: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-99028-1>
- Milyakin, S. R., Skubachevskaya, N. D., & Migal, A. V. (2025). The Passenger Car Market in Russia: History, Current Status and Forecast. *Studies on Russian Economic Development*, 36(1), 86–95. <https://doi.org/10.1134/S1075700724700552> (In Russ.)
- Minakov, A. V. (2026). Assessment of Export, Import and Production of Passenger Cars in the Russian Federation. *Ekonomika i Biznes: Teoriya i Praktika [Economy and Business: Theory and Practice]*, (2(132)), 159–166. <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2026-2-159-166> (In Russ.)
- Narula, R., & Dunning, J. H. (2010). Multinational Enterprises, Development and Globalization: Some Clarifications and a Research Agenda. *Oxford Development Studies*, 38(3), 263–287. <http://dx.doi.org/10.1080/13600818.2010.505684>
- Pasko, A. V. (2019). World Automotive Industry in the Current Foreshortening of the Economic Relations: Adaptation Problems. *Vestnik Yevraziyskoy Nauki [The Eurasian Scientific Journal]*, 11(4). URL: <https://esj.today/PDF/13ECVN419.pdf> (Date of access: 15.07.2026). (In Russ.)
- Pasko, A. V. (2014). Features of Influence of Globalization on Development of the World Automotive Industry. *Vestnik Universiteta [Vestnik Universiteta]*, (15), 59–62. (In Russ.)
- Sakata, M. (2003). State capitalism or authoritarian regime: on the nature of the “socialist market economy” in China. *Vestnik of Saint Petersburg University, Series 5*, (3), 77–86. (Transl. into Russ.)
- Ramamurti, R., & Hillemann, J. (2018). What is “Chinese” About Chinese Multinationals? *Journal of International Business Studies*, 49, 34–48. <https://doi.org/10.1057/s41267-017-0128-2>
- Seniuk, N. Yu., Sabantsev, A. I., & Kozlova, E. A. (2025). China’s Strategy in Central Asia Through the Prism of the Institutionally Governed Co-development Model. *Kontury global'nyh transformacij: politika, ekonomika, pravo [Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law]*, 18(4), 105–123. <https://doi.org/10.31249/kgt/2025.04.06> (In Russ.)
- Tadjiev, S., & Donze, P.-Y. (2021). The Development of the Automotive Industry in Post-Soviet Countries Since 1991. *Eurasian Journal of Business and Management*, 9(2), 164–183. <https://doi.org/10.15604/ejbm.2021.09.02.005>
- Teece, D. (2019). China and the Reshaping of the Auto Industry: A Dynamic Capabilities Perspective. *Management and Organization Review*, 15(1), 177–199. <https://doi.org/10.1017/mor.2019.4>
- Tjia, L. Y. (2026). China’s Role in Kazakhstan’s Automotive Sector: The Complexity and Complementarity of Multi-Vector State-To-State Engagement and Product Diversification. *Competition & Change*, 30(1), 263–287. <https://doi.org/10.1177/10245294251335097>
- Tse, C. H., Meyer, K. E., Pan, Y., & Chi, T. (2024). Evolution of MNE Strategies Amid China’s Changing Institutions: A Thematic Review. *Journal of International Business Studies*, 55, 657–675. <https://doi.org/10.1057/s41267-024-00715-5>
- Verevka, T. V. (2020). The Transformation of the Automotive Market Based on Digital Innovations. *Voprosy Innovatsionnoy Ekonomiki [Russian Journal of Innovation Economics]*, 10(1), 173–188. <https://doi.org/10.18334/vinec.10.1.100478> (In Russ.)
- Volgina, N. A., & Lugovskaia, E. M. (2024). Chinese Automotive Companies in Russian Market: Penetration and Consolidation. *Vestnik Rossiyskogo Universiteta Druzhby Narodov. Seriya: Ekonomika [RUDN Journal of Economics]*, 32(2), 303–323. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-2-303-323> (In Russ.)
- Umarov, K., Mekhdiiev, E., & Sokolova, E. (2024). The Russia-China Economic Partnership. *China and WTO Review*, 10(1), 116–126. <https://doi.org/10.52152/cwr.2024.10.1.09>

Информация об авторе

Кузнецов Алексей Владимирович — доктор экономических наук, член-корреспондент РАН, профессор, и. о. директора и главный научный сотрудник, Институт научной информации по общественным наукам РАН (ИНИОН РАН); Scopus Author ID: 56265920200; <https://orcid.org/0000-0001-5172-9924> (Российская Федерация, 117418, г. Москва, Нахимовский пр-т, 51/21; e-mail: kuznetsov@inion.ru).

About the author

Alexey V. Kuznetsov — Dr. Sci. (Econ.), Corresponding Member of RAS, Professor, Acting Director and Chief Researcher, Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences (INION RAN); Scopus Author ID: 56265920200; <https://orcid.org/0000-0001-5172-9924> (51/21, Nakhimovsky Ave., Moscow, Russian Federation, 117418, e-mail: kuznetsov@inion.ru).

Использование средств ИИ

Автор заявляет о том, что при написании этой статьи не применялись средства генеративного искусственного интеллекта.

Use of AI tools declaration

The author declares that he has not used Artificial Intelligence (AI) tools for the creation of this article.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Conflict of interests

The author declares no conflict of interests.

Дата поступления рукописи: 15.02.2026.

Прошла рецензирование: 06.06.2026.

Принято решение о публикации: 03.07.2026.

Received: 15 Feb 2026.

Reviewed: 06 Jun 2026.

Accepted: 03 Jul 2026