

С.Л. Сазонов

КНР, ЕВРОСОЮЗ, США И ВОЙНА ПОШЛИН НА ЭЛЕКТРОМОБИЛИ

Аннотация. На начало 2025 г. Китай 11-й год подряд являлся мировым лидером в области производства электромобилей (ЭМ): ныне на его долю приходится более 60 % объема глобального производства ЭМ, более 70 % объема мирового производства литийионных аккумуляторных батарей. Глобальное доминирование Китая в области производства и экспорта ЭМ не устраивает автопроизводителей из США и стран Евросоюза, и правительства этих стран под разными предлогами ввели повышенные таможенные тарифы на китайские электромобили.

При введении заградительных пошлин в размере 100 % правительство США ссылалось на тот факт, что китайские ЭМ представляют угрозу для национальной безопасности страны, поскольку программное обеспечение этих ЭМ позволяет получать доступ к личным данным водителей. Введение дополнительных пошлин со стороны стран Евросоюза обосновывалось чрезмерной государственной поддержкой китайских автопроизводителей и наличием «избыточных мощностей», что обеспечило преференциальный режим при осуществлении экспорта китайских электромобилей на рынки европейских стран. Европейская комиссия заявила, что массовый экспорт дешевых ЭМ из Китая ослабляет европейскую промышленность и приводит к дисбалансу во взаимной внешней торговле. В свою очередь, правительство Китая подчеркнуло, что китайские компании по производству ЭМ выросли за счет инноваций, надежных цепочек поставок и рыночной конкуренции, а не за счет опоры на субсидии для получения конкурентного преимущества. Лидирующее положение ки-

тайского автопрома определяется исключительно технологическими инновациями, а агрессивный протекционизм со стороны западных стран направлен на снижение конкурентоспособности китайских автопроизводителей и создание несправедливого преимущества для западных компаний. В результате Китай подал иск в Суд Европейского союза, оспаривая решения Европейской комиссии о введении пятилетних антисубсидиарных пошлин на китайские ЭМ. В то же время, в «тарифной» битве начали звучать и примирительные нотки, поскольку некоторые европейские автопроизводители стали отказываться от конфронтации, предпочитая технологическое сотрудничество с ведущими китайскими производителями электромобилей.

Помимо анализа заявленной темы, автор также рассмотрит взгляды китайских политологов и экспертов на вопросы торгово-экономических отношений КНР с ЕС и США.

Ключевые слова: Китай, Евросоюз, США, электромобили, тарифы, пошлины, субсидии, конкурентоспособность.

Автор: Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский просп., 32). ORCID: 0000-0002-8889-7072. E-mail: sazonovch@mail.ru.

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование: Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в Институте Китая и современной Азии РАН.

Для цитирования: Сазонов С.Л. КНР, Евросоюз, США и война пошлин на электромобили // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2025. Вып. 30. № 30. С. 295—308. DOI: 10.48647/ICCA.2025.50.28.019.

S.L. Sazonov

China, the EU, the US and the tariff war on electric cars

Abstract. In 2025, China is the world leader in electric vehicle (EV) production for the 11th year in a row, accounting for more than 60 % of global EV production and more than 70 % of global lithium-ion battery production. China's global dominance in the field of EV production and export does not suit automakers from the United States and European Union countries, and the governments of these countries have imposed increased customs tariffs on Chinese electric vehicles under various pretexts.

When imposing protective duties of 100 %, the US government referred to the fact that Chinese electronic devices pose a threat to the national

security of the country, since the software of these electronic devices allows access to personal data of drivers. The introduction of additional duties by the European Union countries was justified by excessive government support for Chinese automakers and the presence of «excess capacity», which provided preferential treatment for the export of Chinese electric vehicles to European markets. The European Commission has found that the massive export of cheap EV from China weakens the European EV manufacturing industry and leads to an imbalance in mutual foreign trade. For its part, the Chinese government said that Chinese EV companies have grown through innovation, reliable supply chains and market competition, rather than relying on subsidies to gain a competitive advantage. The leading position of the Chinese automotive industry is determined solely by technological innovations, and aggressive protectionism from Western countries is aimed at reducing the competitiveness of Chinese automakers and creating an unfair advantage for Western companies. As a result, China filed a lawsuit with the Court of Justice of the European Union, challenging the European Commission's decision to impose five-year anti-subsidy duties on Chinese EV. At the same time, conciliatory notes have recently begun to sound in the «tariff» battle, as some European automakers have begun to abandon confrontation, preferring technological cooperation with leading Chinese manufacturers of electric vehicles.

In addition to analyzing the stated topic, the author will also consider the opinions of Chinese political scientists and experts on issues of trade and economic relations between China and the EU and the USA.

Keywords: China, European Union, USA, electric vehicles, tariffs, taxes, subsidies, competitiveness.

Author: Sergey L. SAZONOV, Ph.D (Economics), Leading Research Fellow, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID 0000-0002-8889-7072, E-mail: sazonovch@mail.ru

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

Support: The article was prepared at the Institute of China and Contemporary Asia of the RAS within the framework of the State assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation.

For citation: Sazonov S.L. (2025). KNR, Evrosoyuz, SShA i vojna poshlin na elektromobili [China, the EU, the US and the tariff war on electric cars], *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost'* [China in World and Regional Politics. History and Modernity], 30(30): 295—308. (In Russian). DOI: 10.48647/ICCA.2025.50.28.019.

В наши дни мировой рынок электромобилей (ЭМ), в особенности рынок Китая, испытывает на себе давление торгово-протекционистских мер со стороны некоторых западных стран — коммерче-

ских партнеров. В феврале 2024 г. министр торговли США Дж. Раймондо (Gina Raimondo) предупредила, что «ЭМ китайского производства представляют собой значительные риски для национальной безопасности, и администрация Байдена рассматривает дополнительные пошлины на автомобили из КНР в качестве отдельной меры по защите личной информации американцев»¹, а в мае и августе 2024 г. США и Канада повысили тарифы на импорт ЭМ из Китая до 102,5 %² и 100 % соответственно³. В сентябре 2024 г. Бюро промышленности и безопасности Министерства торговли США (*US Department of Commerce's Bureau of Industry and Security/BIS*) объявило о правиле, согласно которому будет запрещен импорт транспортных средств, некоторого оборудования и программного обеспечения, производство которых связано с Китаем или Россией.

Предлагаемое правило относится к оборудованию и программному обеспечению (ПО), интегрированному в систему подключения транспортных средств (*Version Control System/VCS*), и/или в автоматизированную систему вождения (*Advanced Design System/ADS*). Это критически важные системы, которые с помощью особого оборудования и ПО обеспечивают возможность автономного вождения в подключенных транспортных средствах. *BIS* заявило, что злонамеренный доступ к этим системам может позволить злоумышленникам получить доступ и собрать конфиденциальные данные о гражданах США и удаленно манипулировать автомобилями на американских дорогах.

Предлагаемое правило будет применяться ко всем колесным дорожным транспортным средствам, таким как автомобили, грузовики

¹ GT Voice: Warning about Chinese EVs underscores anxiety of US. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202402/1306550.shtml?id=11> (accessed: 27.02.2024).

² 1 февраля 2025 г. Президент США Д. Трамп, заявляя, что «пошлины соответствуют его поддержке протекционистских мер», подписал указ о введении 10%-ной пошлины на товары, импортируемые из Китая, а Белый дом заявил, что «10%-ная пошлина распространяется на весь импорт из Китая в дополнение к существующим пошлинам» (US imposes 10 percent tariff on Chinese goods. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202502/1327744.shtml?id=12> (accessed: 18.02.2025)). В ответ на объявленные американским правительством дополнительные пошлины в размере 10 % на все импортируемые в США китайские товары, ссылаясь на так называемые проблемы, такие как фентанил, 4 февраля 2025 г. Китай объявил о введении, начиная с 10 февраля 2025 г., дополнительных пошлин на некоторые импортируемые товары из США, включая пошлину на уголь и сжиженный природный газ в размере 15 % и пошлину на сырую нефть, сельскохозяйственную технику, автомобили большого объема и пикапы в размере 10 % (China to impose additional tariffs on certain US goods. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202502/1327806.shtml> (accessed: 17.02.2025)).

³ Wang Yi. Chinese EV sector unleashes potential amid fierce competition, protectionism. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1322235.shtml> (accessed: 06.11.2024).

и автобусы, но за исключением специальных колесных средств, не используемых на дорогах общего пользования, таких как сельскохозяйственные или горнодобывающие машины. Правило также запретит производителям, связанным с Китаем или РФ, продавать в США подключенные транспортные средства, оснащенные аппаратным или программным обеспечением *VCS* или программным обеспечением *ADS*, даже если транспортное средство было произведено в Америке. Запреты на ПО вступят в силу для ЭМ 2027 модельного года, а запреты на оборудование — для ЭМ 2030 модельного года или с 1 января 2029 г. для ЭМ без модельного года.

Генеральный секретарь Китайской ассоциации легковых автомобилей (КАЛА) Цуй Дуншу подчеркнул, что предлагаемое правило в основном касается программного и аппаратного обеспечения, связанного с интеллектуальными подключенными транспортными средствами. Сюда входит ПО для вождения; для помощи водителю и для управления транспортным средством. Он также отметил, что этот запрет направлен на снижение конкурентоспособности Китая и создание несправедливого преимущества для американских компаний. Однако меры по сдерживанию не остановят развитие китайской автомобильной промышленности, а для китайских компаний последствия будут минимальными, поскольку объемы продаж китайских автомобилей в США незначительны. По его мнению, китайские компании, которые производят комплектующие, в любом случае окажутся в выгодном положении, поскольку ограничения будут стимулировать освоение альтернативных рынков, включая Европу, Юго-Восточную Азию, Африку и Россию.

14 января 2025 г. уходящая администрация президента США Д. Байдена объявила о мерах по защите США от рисков, «связанных с эксплуатацией в США цепочек поставок подключенных автомобилей из Китая и России»¹. В Белом доме заявили, что «Правило запрещает импорт или продажу определенных систем подключенных транспортных средств, спроектированных, разработанных, изготовленных или поставляемых организациями, связанными с Китаем и Россией, включая системы и компоненты, которые подключают транспортные средства к внешнему миру, в том числе через *Bluetooth*, сотовые, спутниковые и *Wi-Fi* модули, а также автоматизированные системы вождения». По мнению китайских аналитиков, — «этот шаг фактически

¹ MOFCOM blasts Biden admin's last-minute trade restrictions, says suppression only lifts China's capabilities for self-reliance, innovation. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326966.shtml> (accessed: 13.01.2025).

запретит почти всем китайским легковым и грузовым автомобилям доступ на рынок США»¹.

В пресс-релизе, опубликованном еще 29 октября 2024 г., Европейская комиссия (ЕК), исполнительный орган ЕС, заявила, что завершила свое антисубсидиарное расследование, введя окончательные компенсационные пошлины на импорт ЭМ из Китая сроком на пять лет. В пресс-релизе отмечалось, что «компенсационные пошлины на китайские электромобили, варьирующиеся от 17 % до 35,3 %, вступят в силу на следующий день после публикации в «Official Journal», т. е. 30 октября 2024 г.² Согласно документу, среди трех основных компаний, подвергшихся санкциям, шанхайский автопроизводитель *SAIC Motor Corp* столкнется с дополнительными пошлинами в размере 35,3 % сверх существующих 10 %; а автоконцерн *Geely Automobile Holdings Ltd* будет обложен дополнительными пошлинами в 18,8 % и корпорация *BYD Co* — в 17 %³.

Другие китайские производители ЭМ сталкиваются с пошлиной в среднем в размере 20,7 % и с максимальной пошлиной в 35,3 % для тех китайских автопроизводителей, кто считается «не сотрудничающими с ЕК»⁴. Новые пошлины были введены в дополнение к стандартной импортной пошлине в размере 10 %, которая уже действовала в случае импорта китайских ЭМ в страны ЕС.

Евросоюз ввел тарифы в ответ «на несправедливые субсидии, включающие в себя кредиты с низкими процентными ставками, дешевую землю и скидки поставщикам»⁵. США и ЕС ввели дополнительные пошлины на ЭМ китайского производства, также обвиняя Китай «в наводнении» своих рынков более дешевыми электромобилями в результате «перепроизводства», которое США и ЕС приписали значительным государственным субсидиям в КНР.

Китайские эксперты отмечают, что «хотя ЕС и заявил о своей готовности продолжить переговоры с Китаем, он не проявил достаточ-

¹ Wang Cong, Yin Yeping. US rule against Chinese tech of connected cars 'economic coercion'. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326974.shtml> (accessed: 26.01.2025).

² China 'does not accept' EU tariffs on EVs, vows to firmly defend interests. Brussels urged to advance talks to avoid escalating trade frictions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1322159.shtml?id=12> (accessed: 03.11.2024).

³ Jia Xinguang. Toyota's Shanghai EV plant plan shows esteem in Chinese market. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202501/1326247.shtml> (accessed: 20.01.2025).

⁴ Ma Jingjing, Yin Yeping. China 'does not accept' EU's final ruling on anti-subsidy probe into Chinese EVs, files WTO suit over the matter: MOFCOM. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1322115.shtml> (accessed: 12.11.2024).

⁵ Tesla suing EU over tariffs on China-made EVs. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/28/WS6798e141a310a2ab06ea9ac3.html> (accessed: 17.01.2025).

ной искренности и, проводя переговоры с отдельными китайскими автопроизводителями, стремится уничтожить китайские компании одну за другой. ЕС прекрасно понимает, что Европа сильно отстает в разработке ЭМ, и стремится заставить китайские компании перенести часть своего производства в страны ЕС, поделиться своими технологиями и переместить в Европу свои цепочки поставок»¹.

9 февраля 2025 г. Министерство торговли КНР заявило: «Вследствие расследований ЕС китайские предприятия понесли значительные экономические потери, как прямые, так и косвенные, включая около 7,6 млрд юаней (около 1,06 млрд долл.) по отмененным тендерным проектам, а также по другим проектам на сумму более 8 млрд юаней»².

25 января 2025 г. Китайская торговая палата по импорту и экспорту машин и электронных изделий (*China Chamber of Commerce for Import and Export of Machinery and Electronic Products/CCCME*) подала иск в Суд Европейского союза (*Court of Justice of the European Union/CJEU*), оспаривая решения Европейской комиссии о введении 5-летних антисубсидиарных пошлин на китайские ЭМ. Палата обвиняет Европейскую комиссию в нарушении антисубсидиционных правил ЕС посредством неправомерных действий и решений, принятых в ходе расследования³.

С целью оспорить пошлины Европейского союза на ЭМ китайского производства корпорации *Tesla* и *BMW* присоединились к китайским производителям ЭМ, подав в конце января 2025 г. иски в Суд Европейского союза. *Tesla* также призвала правительство Канады отменить тариф в размере 100 % на ЭМ, импортируемые из Китая⁴. Иски автопроизводителей последовали за исками, поданными китайскими производителями ЭМ — компаниями *BYD*, *Geely* и *SAIC*, оспаривающими дополнительные импортные пошлины ЕС, превышающие 35 %. Согласно тарифной схеме ЕС, американский автопроизводитель *Tesla*, который производит автомобили в Китае, сталкивается с

¹ China 'does not accept' EU tariffs on EVs, vows to firmly defend interests. Brussels urged to advance talks to avoid escalating trade frictions. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1322159.shtml?id=12> (accessed: 29.10.2024).

² China says EU's foreign subsidy investigations constitute trade, investment barriers. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/09/content_117654779.htm (accessed: 13.01.2025).

³ China's machinery trade group challenges EU's EV anti-subsidy duties in court. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0126/c90000-20270633.html> (accessed: 04.02.2025).

⁴ Tesla suing EU over tariffs on China-made EVs. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/29/content_117690399.htm (accessed: 30.01.2025).

пошлиной в размере 7,8 %, а компания *BMW*, которая также производит некоторые модели в Китае, облагается пошлиной в размере 20,7 %¹.

Китайские эксперты утверждают, что «обвинения со стороны Европы и США в «избыточных мощностях» не имеют под собой оснований»². Производственные мощности Китая по выпуску ЭМ составляют около 70 % от общемировых производственных мощностей, причем они опираются на полноценную промышленную систему поддержки и цепочки поставок для электромобильной промышленности. Проектирование, производство, стиль, функциональность, технологические инновации и многое другое вместе создали преимущества китайской отрасли производства ЭМ³. Китайские компании

¹ Tesla, BMW join Chinese EV makers in challenging EU tariffs. URL: http://www.china.org.cn/business/2025-01/28/content_117689535.htm.

² По словам заместителя министра Министерства промышленности и информационных технологий КНР Синь Гобиня (Xin Guobin), «Китайский автомобильный рынок далек от перенасыщения. В начале 2024 г. в Китае насчитывалось 340 млн автомобилей, что составляет около 240 ед. на 1 тыс. человек, что значительно ниже, чем в развитых странах и указывает на значительный потенциал роста. Между тем за последнее десятилетие почти 100 млн жителей страны вышли из черты бедности, и их основным стремлением является приобретение собственного автомобиля, что подчеркивает огромный потенциал китайского автомобильного рынка и развенчивает опасения по поводу «избыточных мощностей» (*Cao Yingying*. Major growth predicted for new energy cars worldwide. Challenges remain in getting nation past 50 percent target, vice-minister warns congress. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202410/14/WS670c76b1a310f1265a1c7682.html> (accessed: 18.10.2024).

³ Хотя тарифные барьеры, установленные Европой и США на китайские ЭМ, начинают оказывать негативное влияние на экспорт, китайские электромобили и гибридные автомобили добиваются все большего успеха на развивающихся рынках, в частности, в странах Глобального Юга. Будучи крупнейшим автомобильным рынком Латинской Америки и шестым по величине в мире, Бразилия обладает значительным потенциалом для поглощения китайских ЭМ. Согласно отчету Bloomberg, в 2024 г. около 90 % легковых ЭМ, проданных в Бразилии в первой половине 2024 г., были произведены китайскими компаниями. В 2023 г. китайский автопроизводитель BYD, крупнейший производитель ЭМ в мире, объявил о планах по созданию производственного предприятия в бразильском штате Баия, а в марте 2024 г. автосборочный завод BYD начал работу и создал более 5 тыс. новых рабочих мест (*Wang Keju*. Latin America shows rising interest in Chinese NEVs. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202411/20/WS673d204ea310f1265a1ce77b2.html> (accessed: 22.11.2024). В Южной Африке китайские автопроизводители, включая Great Wall и BYD, выпустили широкий спектр моделей ЭМ, объемы продаж которых составляют более 75 % общего объема продаж ЭМ в этой стране. В Египте количество ЭМ, зарегистрированных в первом квартале 2024 г., составило треть всех регистраций ЭМ за последние три года, причем подавляющее большинство из них поступило из Китая. За первые девять месяцев 2024 г. экспорт ЭМ из Китая в Мексику показал впечатляющий рост на 557,9 % в годовом исчислении (*Ni Hao, Song Lin*. Exploring Global South market for NEVs. To accelerate global green transition, Chinese

по производству ЭМ выросли за счет инноваций, надежных цепочек поставок и рыночной конкуренции, а не за счет опоры на субсидии для получения конкурентного преимущества»¹.

В отчете Международного энергетического агентства (*МЭА/International Energy Agency*) отмечалось, что в 2023 г. автомобили, использующие альтернативные источники энергии (как ЭМ, так и подключаемые гибридные автомобили), составили около 18 % объема проданных в мире автомобилей, по сравнению с 14 % в 2022 г. и 2 % в 2018 г. и, как говорилось в отчете, «Эти тенденции указывают на то, что рост производства ЭМ остается устойчивым в мире»².

Китайские эксперты особо отмечают, что «По данным МЭА, в 2030 г. мировой спрос на ЭМ будет в три раза выше показателя 2023 г. Все эти факты свидетельствуют, что так называемая риторика об «избыточных мощностях» в отношении китайской отрасли производства ЭМ — не что иное, как оправдание протекционистских торговых мер»³. Китайские эксперты также полагают, что «США и страны ЕС

automakers are ready to expand cooperation with more countries. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202412/1325623.shtml> (accessed: 02.01.2025). В период 2022—2024 гг. страны АСЕАН стали важнейшим рынком для китайских производителей ЭМ, побуждая их увеличивать как объемы экспорта «зеленых» автомобилей, так и объемы инвестиций в автомобильную промышленность региона. В отчете ВТО «О глобальной торговле и статистике», опубликованном 11 октября 2024 г., отмечалось, что объем глобального экспорта в Азию в 2024 г. вырос на 7,4 %, опередив другие регионы мира, причем на 80 % этот рост был определен увеличением объема китайского экспорта ЭМ в страны АСЕАН (Global trade to increase 2.7 pct in 2024: WTO report. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202410/1321036.shtml> (accessed: 25.10.2024).

¹ EU subsidies for lithium batteries, PV products, and EVs show double-standard protectionism: blue book. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202412/1325026.shtml> (accessed: 27.12.2024).

² China's NEV annual production hits 10 million amid global carbon reduction efforts. URL: <http://en.people.cn/n3/2024/1114/c90000-20242047.html> (accessed: 15.11.2024).

³ Некоторые политики в США продолжают продвигать нарратив об «избыточных мощностях Китая», несмотря на то, что он не соответствует экономическим принципам и фактическим данным. Такая безответственная риторика служит лишь оправданием для пропаганды торгового протекционизма. Субсидии, доступные в США, как по масштабам, так и по специфике, значительно превосходят аналогичные в Китае. Например, Закон США о снижении инфляции (US Inflation Reduction Act) расширяет налоговые льготы для потребителей, приобретающих ЭМ, предлагая до 7,5 тыс. долл. за 1 ЭМ. Закон также предусматривает, что окончательная сборка автомобиля должна производиться в Северной Америке, а компоненты АКБ должны производиться в определенных регионах, чтобы претендовать на субсидию правительства США. Эти нормативные акты ограничивают конкуренцию со стороны таких стран, как Китай. Если бы субсидии действительно были надежным средством повышения конкурентоспособности, отрасль производства ЭМ в США давно бы обогнала китайскую отрасль (*Liang Yongmei*. 'China's overcapacity' narrative can not justify protectionist US push. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202409/1319379.shtml?id=11> (accessed: 09.10.2024).

стремятся подавить развивающиеся отрасли Китая, такие как производство литиевых аккумуляторных батарей (АКБ) и ЭМ. В последнее время Китай придает большое значение независимым инновациям и продвигается вверх по цепочке создания прибавочной стоимости. Западным странам это трудно принять, поэтому они пытаются оклеветать Китай измышлениями об «избыточных мощностях», стремясь сдержать развивающиеся инновационные отрасли промышленности Китая»¹.

В то же время, в этой «тарифной» битве звучат и примирительные нотки. Торговая палата ЕС в Китае и Торговая палата Китая при ЕС упомянули в своих отчетах, опубликованных соответственно в Брюсселе в декабре 2024 г. и в Пекине в январе 2025 г., о политическом влиянии на двустороннюю торговлю. В ежегодном отчете ЕС говорится, что «политические факторы создают проблемы для китайских предприятий, работающих в Европе, и в то же время содержится призыв к снижению влияния политики на бизнес». В отчете Торговой палаты Китая для ЕС от 9 января 2025 г. отмечалось, что геополитические факторы и напряженная торговая ситуация между Китаем и Европой в некоторой степени увеличили экономические издержки для европейских компаний в Китае.

Китай и ЕС являются важнейшими торговыми партнерами, объем их товарооборота в 2023 г. достиг 740 млрд евро (756,88 млрд долл.), при этом структура торговли между Китаем и Европой продолжает оптимизироваться. *В 2013 г. наибольший рост объема импорта из Китая в ЕС пришелся на автомобили, стоимость которых достигла 12,9 млрд евро, в то время как наибольший рост объема экспорта из ЕС в Китай также пришелся на автомобили, стоимость которых составила 19,4 млрд евро.*

Китайские компании — производители ЭМ продолжают стремительно наращивать свою долю на европейском рынке: более 20 китайских брендов вышли или планируют выйти на европейский рынок. Китайские аналитики прогнозируют, что в 2025 г. Китай останется крупнейшим в мире экспортером автомобилей и подчеркивают, что «необходимо укреплять эффективное сотрудничество между Китаем и ЕС, важно поддерживать связь, устранять ненужные помехи и приносить реальную пользу потребителям обеих сторон. В связи с 50-летием установления дипломатических отношений между Китаем и ЕС в 2025 г. мы надеемся, что обе стороны продолжат добивать-

¹ *Pan Helin.* To boost domestic demand, China should adhere to its own need. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202407/1316137.shtml> (accessed: 11.08.2024).

ся устойчивого прогресса на пути экономического и торгового сотрудничества»¹.

Хотя правительства стран ЕС стремятся защитить свой рынок с помощью протекционистских пошлин, европейские автопроизводители предпочитают сотрудничество конфронтации. Китайский производитель ЭМ стартап *NIO* создал в Берлине научно-исследовательский и опытно-конструкторский центр, ориентированный на технологии интеллектуального вождения и энергетические решения. С целью соответствия европейским стандартам инженеры центра работают над адаптивными системами вождения, инфраструктурой замены аккумуляторов и интегрированными электросетями. По признанию руководителя Центра технологий интеллектуального вождения компании *NIO Europe* Вэй Хэцзэна (*Wei Hezeng, head of NIO Europe's Smart Driving Technology Center*), цель Центра — быстро адаптироваться к европейским рынкам, одновременно продвигая следующую волну инноваций. Его позицию разделяет старший системный инженер в *NIO Europe* Патрик Штумфол (*Patrick Stumfol, senior system engineer at NIO Europe*), отмечая, что сочетание немецкой инженерной точности и китайских технологических инноваций создает в Германии очень динамичную среду.

Стремление к совместному сотрудничеству выходит за рамки Берлина. Так, в Испании китайский автопроизводитель *Chery* объединился с компанией *Ebro-EV Motors* для разработки и производства ЭМ, а компания *BYD* строит производственные предприятия в Венгрии. Европейские автопроизводители также перенимают эту тенденцию. Для совместной разработки электромобилей немецкий автопроизводитель *Volkswagen* инвестировал 700 млн долл. в китайский стартап *XPeng*, а нидерландская транснациональная корпорация по производству автомобилей *Stellantis* выделила китайскому автопроизводителю *Leapmotor* 1,5 млрд евро (1,56 млрд долл.) на исследования, производство и зарубежную экспансию.

Карлос Таварес, бывший генеральный директор *Stellantis* (*Carlos Tavares, Stellantis' former CEO*), разделяет этот конструктивный подход к партнерству, заявив, что «Лучший способ конкурировать с Китаем — это сотрудничать с его автопроизводителями и «прыгать в их поезд»².

¹ Zhang Zhouxiang. Sino-EU economic relations of mutual benefit. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/14/WS6785a855a310f1265a1da8fb.html> (accessed: 15.01.2025).

² Trade, trains, tech drive Sino-European biz. URL: https://www.chinadaily.com.cn/a/202501/14/WS6785ce7aa310f1265a1daae3_2.html (accessed: 16.01.2025).

В 2025 г. исполняется 50 лет со дня установления дипломатических отношений между Китаем и Европейским союзом. В то время, когда глобальный экономический рост замедляется, а возвращение Д. Трампа в Белый дом усилило нестабильность и неопределенность, Китай и ЕС, как две крупнейшие экономики мира и убежденные сторонники экономической глобализации и либерализации торговли, могут обеспечить стабильность глобального экономического роста за счет укрепления сотрудничества. Китай и ЕС являются ключевыми экономическими и торговыми партнерами и в условиях сложной международной обстановки, чреватой рисками и неопределенностями, китайско-европейское экономическое и торговое сотрудничество продолжает динамично развиваться. Что касается двусторонней торговли, то, по данным Главного таможенного управления КНР, общий объем внешнеторгового оборота между Китаем и ЕС в 2024 г. составил 785,8 млрд долл., что на 0,4 % больше по сравнению с 2023 г., причем объем экспорта Китая в ЕС достиг 516,4 млрд долл., что на 3 % больше показателя 2023 г., а объем импорта из ЕС — 269,4 млрд долл., на 4,4 % меньше по сравнению с 2023 г. Согласно европейской статистике, ЕС является третьим по величине экспортным направлением Китая и вторым по величине источником импорта, в то время как Китай остается крупнейшим источником импорта в ЕС и третьим по величине экспортным направлением.

В последние годы инвестиционное сотрудничество между Китаем и ЕС продолжало расти, демонстрируя положительную динамику. В период с 2020 по 2023 г. приток прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из ЕС в Китай вырос с 5,69 млрд долл. до 10,58 млрд долл., а их доля в общем объеме ПИИ в Китай выросла с 3,8 % до 6,5 %. Согласно европейским данным, приток китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в ЕС вырос с 6,27 млрд евро в 2020 г. до 8,06 млрд евро в 2023 г., причем объем китайских ПИИ в проекты развития «зеленых» транспорта и энергетики в странах Европы в 2023 г. достиг 5,3 млрд евро, что на 48 % больше, чем в 2022 г. Китай рассматривает ЕС как важного партнера для своей модернизации, делая упор на взаимовыгодном сотрудничестве. А такая инициатива, как китайско-европейский транзитный маршрут «*China-Europe Railway Express*», по которому к началу 2025 г. было совершено более 100 тыс. грузовых рейсов, усиливает эту синергию¹.

¹ Liu Zhihua, Wang Yu, Zhong Nan. Sino-EU ties seen as key to global growth. Experts call for stronger economic, trade partnership amid US tariff hikes. URL: <https://www.china-daily.com.cn/a/202502/04/WS67a14ee8a310a2ab06eaa04f.html> (accessed: 06.02.2025).

Однако в последние годы ЕС все чаще характеризует Китай как «конкурента» и «системного соперника», отдавая приоритет соображениям безопасности перед экономическими интересами и применяя подход, позволяющий снизить риски в торгово-экономических отношениях с Китаем. Несмотря на это, экономический рост ЕС, как актора, ориентированного на экспорт, по-прежнему зависит от доступа к обширному и расширяющемуся рынку Китая.

Согласно как китайским, так и европейским статистическим данным, двусторонняя торговля обеспечивает занятость примерно 3 млн человек в странах Евросоюза и 6 млн человек в Китае. Что касается инвестиций, то взаимные вложения двух сторон увеличили прибыль европейских компаний и поддержали промышленное развитие в странах Европы. Благодаря этому сотрудничеству к 2025 г. половина объема мировых продаж автопроизводителя *Volkswagen*, треть объема глобальных продаж концерна *BMW* и 36 % объема мировых продаж компании *Mercedes-Benz* приходились на рынок Китая. Кроме того, ожидается, что к 2030 г. Венгрия станет крупнейшим в Европе и одним из пяти ведущих мировых центров по производству аккумуляторных батарей нового поколения, разработанных на основе китайских технологий. Отчет, опубликованный Китайским советом по содействию международной торговле (*China Council for the Promotion of International Trade*) в октябре 2024 г., показал, что более 41 % опрошенных европейских компаний оценивают перспективы китайского рынка как «хорошие», в то время как почти 48 % признали растущую привлекательность китайского рынка¹.

По мнению китайских аналитиков, глобальный экономический рост требует дальнейшего сотрудничества между Китаем и Европой. На фоне растущей геополитической напряженности и структурных проблем, таких как старение населения, слабые инвестиции и снижение общей производительности производства, в последние годы глобальному экономическому росту было трудно найти достаточный внутренний импульс. Однако на Китай и ЕС приходится более трети мировой экономики. В 2023 г. экономика Китая выросла на 5,2 % в годовом исчислении, в то время как экономика ЕС увеличилась на 0,4 % , и в совокупности они внесли вклад в глобальный экономический рост на 1,1 процентного пункта. Согласно последним прогнозам Европейской комиссии, в 2024 г. объем ВВП Китая вырос на 5 % в годовом исчислении, в то время как темпы роста ВВП стран ЕС соста-

¹ Commentary: Steer China-EU relations toward shared growth, global stability. URL: <http://en.people.cn/n3/2025/0118/c90000-20267732.html> (accessed: 19.01.2025).

вили 0,9 %, что позволяет утверждать, что совокупный вклад Китая и стран ЕС в глобальный экономический рост и развитие торговли станет еще более значительным.

Китайские аналитики утверждают, что в последние годы рост односторонности и протекционизма препятствовал глобализации экономики и либерализации торговли. По мере того, как США в рамках своего слогана «Америка превыше всего» отказываются от многостороннего, кооперационного подхода и переходят к индивидуалистскому одностороннему, мировая торговля сталкивается с риском фрагментации и нестабильности. В ответ на жесткую тарифную политику США, Китай и ЕС, по мнению китайских экспертов, несут общую ответственность за поиск путей поддержания нормального международного торгового обмена при сбалансированном развитии своих экономик. Китайские аналитики утверждают, что Китай и страны Европы должны противостоять политизации мировой коммерции и обеспечить возвращение торговле ее экономической сути, что вновь усилит ее позитивную роль в стимулировании глобального экономического роста. И как две крупнейшие экономики, Китай и ЕС несут ответственность за обеспечение совместного развития¹.

Библиографический список

Сазонов С.Л., Ван Цзинвэй, Ли Фэн. Сотрудничество КНР и стран — участниц проекта «Пояс и путь» в области развития транспортной инфраструктуры и энергетики. Москва: ИКСА РАН, 2024. 448 с.

References

Sazonov, S.L.; Wang Jingwei; Li Feng (2024). Sotrudnichestvo KNR i stran-uchastnits proekta «Poyas i put» v oblasti razvitiya transportnoj infrastrukturi i energetiki [Cooperation between China and the participating countries of the Belt and Road project in the field of transport infrastructure and energy development], Moscow, Institut Kitaya i sovremennoj Azii, RAN [Institute of China and Contemporary Asia, RAS], 448 p.

Поступила в редакцию: 10.03.2025

Принята к публикации: 30.06.2025

Received: Mar 10, 2025

Accepted: Jun 30, 2025

¹ China-EU cooperation vital for inclusive global growth. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202502/03/WS67a00701a310a2ab06ea9f4b.html> (accessed: 05.02.2025).