

“OECD. Reviews of Innovation Policy: China”. OECD Publishing, 2008. https://www.oecd-ilibrary.org/science-and-technology/oecd-reviews-of-innovation-policy-china-2008_9789264039827-en

“Tenth-year Evaluation of the Indirect Costs Program. Final Report”. Goss Gilroy Inc. 2014. http://www.rsf-fsr.gc.ca/about-au_sujet/publications/2014_Evaluation_Report_Eng.pdf

“VOIV: Kliuchovi vysnovky Hlobalnoho innovatsiinoho indeksu 2022 roku” [WIPO: Key Findings of the 2022 Global Innovation Index]. *Derzhavna systema pravovoi okhorony intelektualnoi vlasnosti*. <https://ukrpatent.org/uk/news/main/wipo-global-innovation-index-2022-conclusions-30092022>

Xi, J. P. “Striving for the construction of the advanced countries in science and technology”. 2016. http://news.xinhuanet.com/politics/2016-05/31/c_1118965169.htm

Xu, F., and Li, X. “The changing role of metrics in research institute evaluations undertaken by the Chinese Academy of Sciences (CAS)”. *Palgrave Communications*, art. 16078, vol. 2 (2016).

DOI: <https://doi.org/10.1057/palcomms.2016.78>

Yehorov, I. Yu., and Zhukovych, I. A. “Rozvytok pidkhodiv do otsiniuvannia rezultativ diialnosti naukovo-doslidnykh ustanov” [The Development of Approaches to the Evaluation of the Results of the Activities of Research Institutions]. *Nauka ta naukoznavstvo*, no. 3 (2022): 36-50.

DOI: <https://doi.org/10.15407/sofs2022.03.036>

Zhang, D. et al. “Performance impact of research policy at the Chinese Academy of Science”. *Research Policy*, vol. 40, no. 6 (2011): 875-885.

DOI: <https://doi.org/10.1016/j.respol.2011.03.010>

УДК 339.13.017 (100): 629.33/36

JEL: L62; O53

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-10-63-70>

ПОЗИЦІЇ АВТОВИРОБНИКІВ КНР НА СВІТОВОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ РИНКУ

©2023 ШУБА О. А., ХАН Р.

УДК 339.13.017 (100): 629.33/36

JEL: L62; O53

Шуба О. А., Хан Р. Положення автовиробників КНР на світовому автомобільному ринку

Світовий автомобільний ринок є одним із найбільш конкурентних ринків у світі, характеристики якого включають технологічні досягнення, різноманітність продукції, конкуренцію та інновації. Метою статті є дослідження досвіду й особливості участі автовиробників Китайської Народної Республіки (КНР) на світовому автомобільному ринку. Визначено, що провідними автовиробниками на світовому ринку є Китай, США, Японія, Індія та Німеччина. Провідними експортерами автомобілів, з точки зору вартості, є Німеччина, Японія, США, Південна Корея та Мексика, а з точки зору кількості – Японія, Німеччина, Китай, Південна Корея та США. Відзначено, що сучасна автомобільна промисловість КНР складається з незначної кількості великих компаній, серед яких більшість має державну частку, та тисяч невеликих підприємств, що виробляють автокомпоненти та запчастини для місцевих компаній. Конкурентною перевагою китайських автомобілів, яка збільшує їх експорт, залишається їх вартість. Результати проведеного тренд-аналізу свідчать, що зростання експорту автомобілів, вироблених у КНР, найближчими роками продовжиться. Досліджено, як уряд КНР стимулював автовиробників досягти лідерства у виробництві електромобілів. Так, у декількох містах країни були прокладено лінії електробусів та закуплено електромобілі, і всі вони були виготовлені в Китаї. Саме впровадження електричного громадського транспорту та автомобільних парків таксі допомогли автовиробникам КНР згодом стати лідерами на світовому ринку електротранспорту. У сфері виробництва екологічно безпечних автомобілів лідером є компанія BYD, яка є найбільшим виробником електромобілів у світі. Зазначено такі особливості участі автомобільних компаній КНР на світовому автомобільному ринку: експорт широкого спектра автомобілів (від недорогих до преміум-класу), кількісний випуск якого більший, ніж у будь-якій країні світу; КНР не тільки розвиває власне виробництво, але й розширює присутність у світовій автомобільній промисловості, використовуючи угоди поглинання, створення СП і стратегічних партнерств; КНР є одним із найбільших ринків потенційних споживачів автомобілів у світі, з якого поступово витісняють світових автовиробників, які не можуть конкурувати з автомобілями місцевого виробництва за ціною та асортиментом; прогнозується, що середньорічні темпи зростання в автомобільній галузі КНР найближчими роками становитимуть близько 4,0%. Зроблено висновок, що автовиробники КНР є активними учасниками світового автомобільного ринку та лідерами з експорту нових автомобілів, у тому числі електромобілів, якість і безпека яких останніми роками суттєво поліпшилась.

Ключові слова: світовий автомобільний ринок, експорт електромобілів, конкурентні переваги, екологічні норми, Китай.

Рис.: 8. **Табл.:** 1. **Бібл.:** 15.

Шуба Олена Артурівна – кандидат географічних наук, доцент, доцент кафедри міжнародної економіки та світового господарства, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна (майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

E-mail: e.shuba@karazin.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6186-6700>

Хан Руй – бакалавр, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна (майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна)

UDC 339.13.017 (100): 629.33/36

JEL: L62; O53

Shuba O. A., Han R. Positions of Chinese Car Manufacturers in the World Car Market

The global car market is one of the most competitive markets in the world, with characteristics including technological advancements, product diversity, competition, and innovation. The aim of the article is to study the experience and features of participation of car manufacturers of the People's Republic of China (PRC) in the world car market. It is determined that the leading car manufacturers in the world market are China, the USA, Japan, India, and Germany. The leading exporters of cars, in terms of value, are Germany, Japan, the USA, South Korea, and Mexico, in terms of quantity – Japan, Germany, China, South Korea and the

USA. It is specified that the contemporary automotive industry of the People's Republic of China consists of a small number of large companies, most of which have a State-owned share, and thousands of small enterprises that produce auto components and spare parts for local companies. The competitive advantage of Chinese cars, which increases their exports, remains their cost. The results of the carried out trend analysis indicate that the growth of exports of cars produced in China will continue in the coming years. It is examined how the PRC government stimulated car manufacturers to achieve leadership in the production of electric vehicles. That is, electric bus lines were laid in several cities of the country and electric vehicles were purchased, all of them made in China. It was the introduction of electric public transport and taxi fleets that helped Chinese car manufacturers subsequently become leaders in the global electric transport market. In the field of production of environmentally friendly cars, the leader is BYD company, being the largest manufacturer of electric vehicles in the world. The following features of the participation of automobile companies of the People's Republic of China in the world car market are specified: export of a wide range of cars (from the least expensive to premium), the quantitative output of which is larger than in any country in the world; the People's Republic of China not only develops its own production, but also expands its presence in the global automotive industry, using acquisitions, joint ventures and strategic partnerships; China is one of the largest markets for potential car consumers in the world, from which global car manufacturers are being gradually squeezed out, who cannot compete with locally produced cars in terms of price and range; it is projected that the average annual growth rate in the automotive industry of the People's Republic of China in the coming years will reach 4.0%. It is concluded that China's car manufacturers are active participants in the global car market and leaders in the export of new cars, including electric vehicles, the quality and safety of which have significantly improved in recent years.

Keywords: world car market, export of electric vehicles, competitive advantages, ecological norms, China.

Fig.: 8. **Tabl.:** 1. **Bibl.:** 15.

Shuba Olena A. – PhD (Geography), Associate Professor, Associate Professor of the Department of International Economics and World Economy, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

E-mail: e.shuba@karazin.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6186-6700>

Han Rui – Bachelor, V. N. Karazin Kharkiv National University (4 Svobody Square, Kharkiv, 61022, Ukraine)

Світовий автомобільний ринок фактично вже поділено, і провідні позиції багато років займають одні й ті ж самі країни, тому для збільшення частки експорту на цей ринок необхідні величезні зусилля. Дослідження досвіду Китайської Народної Республіки (КНР), яка стала не тільки учасником світового автомобільного ринку, а й займає там місце серед провідних експортерів, видається актуальним.

Метою статті є дослідження досвіду та особливості участі автовиробників КНР на світовому автомобільному ринку.

Ступінь вивченості цього процесу є достатньо високою. Так, Вакуленко А. О. та Дітковський І. Є. [1] відзначають особливості та перспективи розвитку транснаціональних корпорацій автомобільної індустрії. Кларк К. Б. [2] аналізує, як сприятливе середовище для інновацій допомагає національним компаніям накопичити технічні конкурентні переваги. Прохницька Г. Л. [3] досліджує кон'юнктуру глобального ринку легкових автомобілів. Малята І. А., Небаба Н. О., Колісник А. Є. [4] аналізують сучасний стан світового автомобільного ринку та прогнозують тенденції його розвитку. Савіна Є. В. [12] деталізує сучасні тенденції розвитку світового автомобільного ринку. Проте, водночас, недостатньо уваги приділено вивченню особливостей участі автовиробників КНР на світовому автомобільному ринку.

Сучасний стан світового автомобільного ринку характеризується високим рівнем конкуренції між провідними транснаціональними корпораціями автомобільної індустрії, які сформувалися задовго до появи автомобільної галузі в Китаї [1]. Перший автомобільний завод (FAW) у КНР було збудовано в 1953 р., згодом, за планом Міністерства техніки і промисловості КНР, було засновано значну кількість автомо-

більних компаній, але відсутність внутрішнього попиту на автомобілі стало перешкодою для їх діяльності. Уряд КНР прийняв рішення про залучення іноземних інвесторів, які, з метою зменшення витрат, були зацікавлені у створенні спільних підприємств (СП). Volkswagen Group та American Motors Corporation були серед перших, хто створив СП у Китаї. Уряд КНР у 1994 р. ініціював Програму розвитку національної автомобільної галузі, метою якої було отримання доступу до технологій та досвіду іноземних світових компаній-лідерів. «Національна середньо- та довгострокова програма розвитку науки та технологій (2006–2020 рр.)», була оприлюднена у 2006 р. і сприяла розвитку автовиробничої галузі на національному рівні. Проте навіть за нових умов, які сформували сприятливе середовище для інновацій, національним компаніям, що входять на ринок пізніше, дуже складно накопичити технічні конкурентні переваги для участі у світовій галузі, де вже існує значна кількість складних технологій і компонентів [2]. Було розроблено низку стимулювальних заходів для іноземних інвесторів, і в середині 1990-х рр. Volkswagen, Ford, Toyota, General Motors, Daimler Chrysler, Honda, Nissan-Renault і BMW створили СП з місцевими виробниками [3]. У результаті такі китайські марки автомобілів, як Geely, Chery, Zhonghua і Landwind розпочали експорт на світовий автомобільний ринок.

Сучасні автомобільні компанії Китаю, які експортують більшу частину своєї продукції, можна розділити на чотири групи:

1. СП за участю світових автомобільних ТНК (Audi, Honda, Volkswagen).
2. Китайські автомобільні компанії, які створені за активної підтримки уряду (наприклад, Chery та Hafei).

3. Китайські компанії, які спочатку були засновані для виробництва вантажівок, автобусів та сільськогосподарської техніки, але згодом почали виробляти легкові автомобілі, попит на які на світовому ринку збільшувався завдяки цій політиці китайських автовиробників (серед таких компаній Geely, Great Wall, Lifan).
4. Китайські компанії, для яких готовою продукцією є комплектуючі та устаткування для компаній трьох розглянутих вище категорій [3].

Сучасна автомобільна промисловість КНР складається з невеликої кількості великих компаній, серед яких більшість має державну частку, та тисяч невеликих підприємств, що виробляють автокомпоненти та запчастини для першої групи компаній. Існує так звана «Велика четвірка» державних компаній-автовиробників КНР: SAIC Motor, FAW, Dongfeng і Chang'an [4].

Китай спромігся не тільки отримати вихід на світовий автомобільний ринок, але й стати найбільшим виробником автомобілів у світі. На рис. 1 наведено обсяги виробництва автомобілів у КНР за період 2012–2021 рр.

Китай зміг поліпшити ситуацію стосовно внутрішнього попиту на автомобілі і став не тільки найбільшим виробником, але і найбільшим споживачем легкових автомобілів у світі. Так, завдяки зростанню національної економіки збільшились і доходи громадян, що відбилося на внутрішньому попиті на імпортні автомобілі. Наприклад, у 2022 р. у КНР було куплено 20 млн легкових автомобілів [6].

У табл. 1 наведено дані стосовно китайських автовиробників з найбільшим доходом.

Таблиця 1

Рейтинг автомобільних компаній КНР із найбільшим доходом, 2022 р.

№ з/п	Компанія	Дохід, млрд дол. США
1	SAIC Motor	120,7
2	BYD	31,6
3	BAIC Group	25,7
4	Great Wall Motor	21,1
5	Chang'an Automobile Group	15,4
6	Dongfeng Motor Corporation	17,5
7	Geely	15,8
8	FAW Group	14,4
9	GAC Group	11,7
10	Chery Automobile	9,2

Джерело: складено на основі [7].

Конкурентною перевагою китайських автомобілів, яка збільшує їх експорт, залишається ціна, що є нижчою за ціни світових виробників. На рис. 2 відображено, як змінювалася динаміка експорту автомобілів КНР за досліджуваний період (2017–2022 рр.). Результати тренд-аналізу (див. рис. 2) свідчать, що зростання експорту автомобілів, вироблених у КНР, найближчими роками продовжиться.

Серед країн, в яких існує найбільший попит і, відповідно, куди спрямовується значна частина експорту з КНР, можна відзначити Чилі, Саудівську Аравію, росію, Бельгію, Австралію, Мексику, Єгипет, Бангладеш, Велику Британію та Філіппіни (рис. 3). Ці країни імпортують автомобілі за найменшою вартістю.

Млн од.

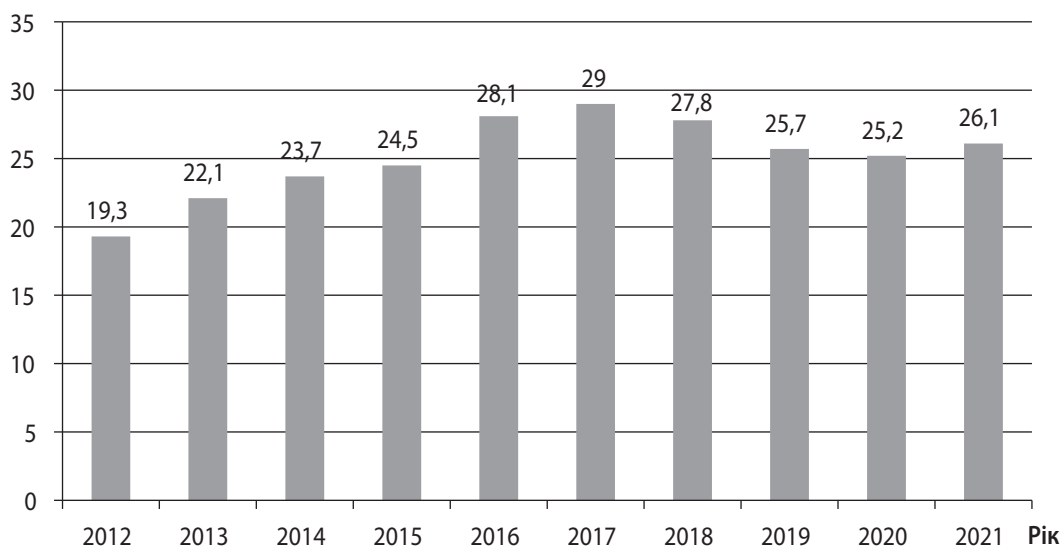


Рис. 1. Динаміка виробництва автомобілів Китаєм, млн од.

Джерело: побудовано на основі [5].

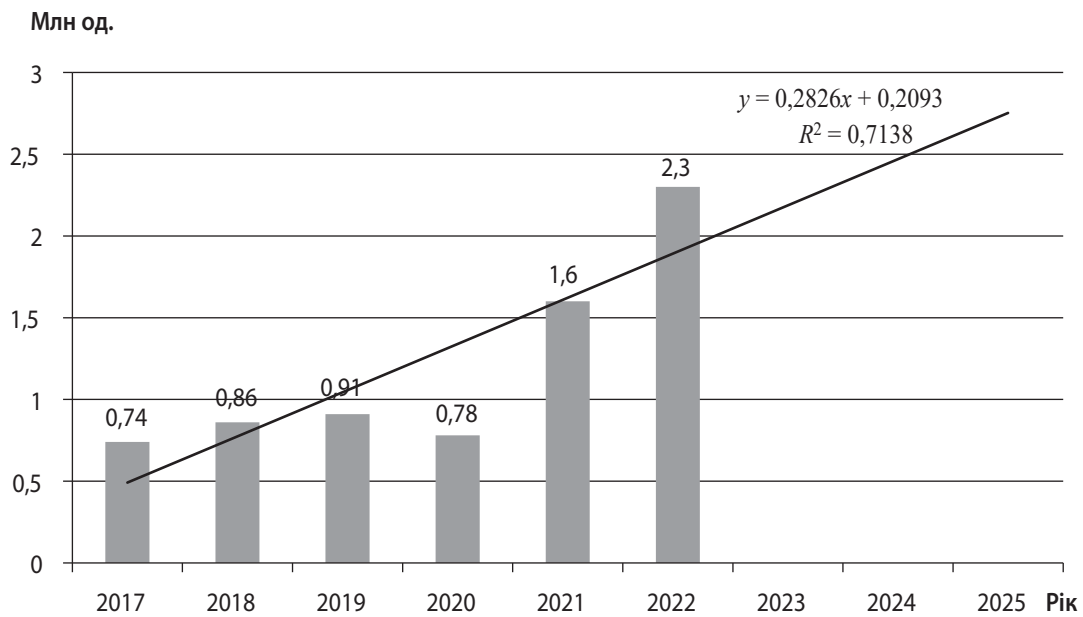


Рис. 2. Динаміка експорту автомобілів, вироблених у КНР, млн од.

Джерело: побудовано за даними [8].

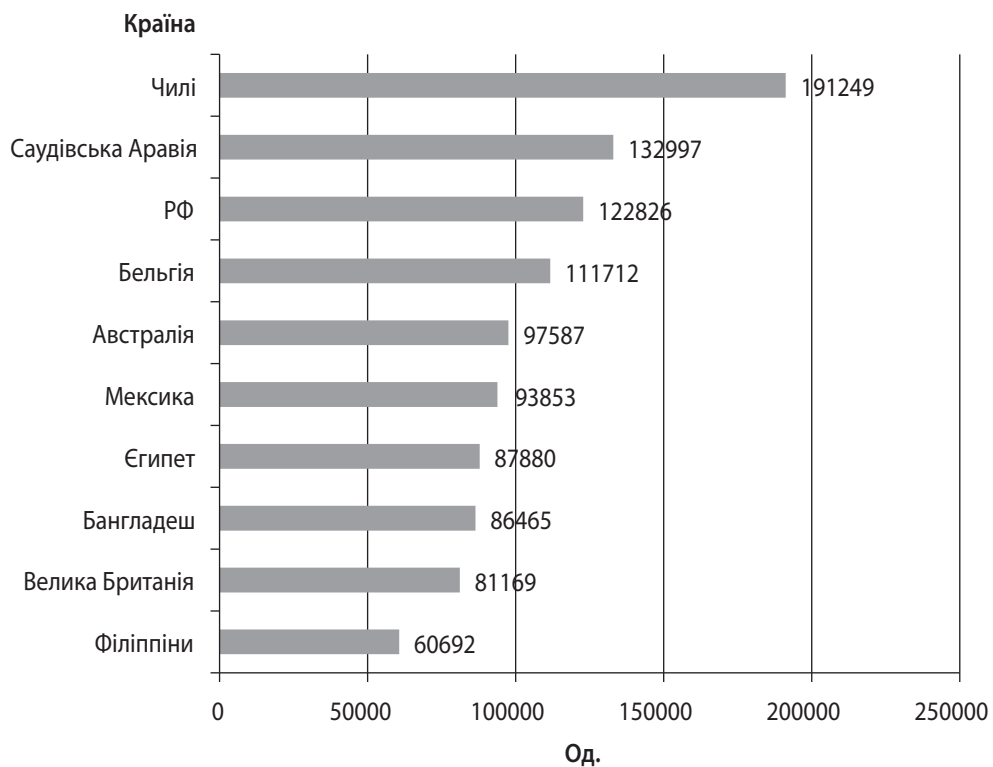


Рис. 3. Країни-лідери з кількості імпортованих автомобілів з КНР, од. 2021 р.

Джерело: побудовано за даними [9].

Незважаючи на зростання експорту китайських марок автомобілів у кількісному вимірі, у вартісному вимірі вони значно відстають від японських, американських та європейських автовиробників [10]. За показником вартості експорту (рис. 4) частка КНР у світовому експорті автомобілів незначна (трохи більше 3%).

Серед країн – імпортерів китайських автомобілів з найдорожчого сегмента (рис. 5) можна виділити Бельгію (12,5%), Велику Британію (8,2%) та США (7,1%).

Китай є не тільки експортером автомобілів, а й значним імпортером, займаючи третє місце (після США та Німеччини), і це у вартісному обсязі. На

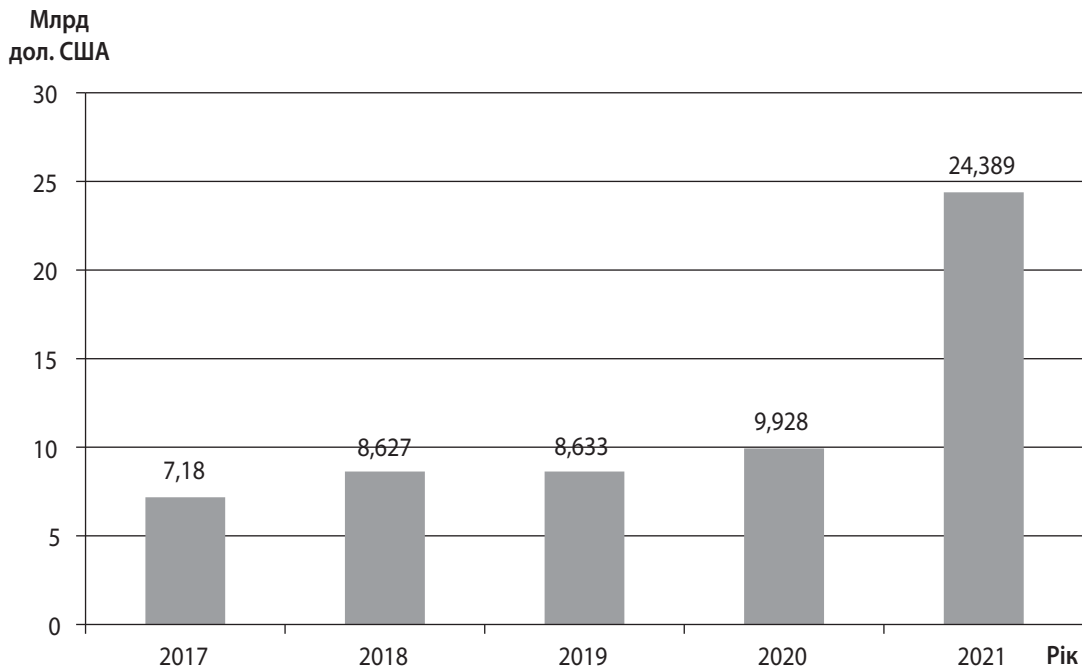


Рис. 4. Вартість експорту автомобілів з КНР, млрд дол. США

Джерело: побудовано за даними [11].

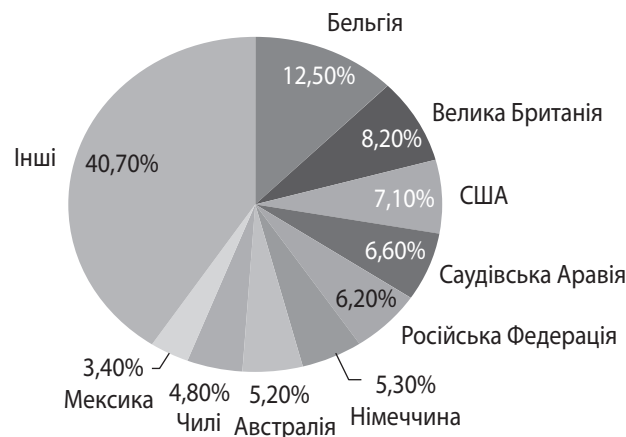


Рис. 5. Країни-лідери з вартості імпортованих автомобілів з КНР, 2021 р., %

Джерело: побудовано за даними [11].

рис. 6 наведено вартість імпортованих Китаєм автомобілів.

Серед п'яти країн, на які припадає майже 90% імпорту КНР, – Німеччина, США, Японія, Словаччина та Велика Британія (рис. 7).

З початку 90-х років минулого століття уряд КНР поставив перед автовиробниками нові завдання: досягнути лідерства на світовому автомобільному ринку у виробництві електромобілів. Спочатку китайські автовиробники просто копіювали свої електромобілі з аналогічних автомобілів японських автовиробників. Одночасно в країні формувалася попит на громадський електротранспорт. У період підготовки до Олімпійських ігор у Пекі-

ні (2008 р.) у декількох містах було прокладено лінії електробусів та закуплено електромобілі, і всі вони були виготовлені в Китаї. Саме впровадження електричного громадського транспорту та автомобільних парків таксі допомогли автовиробникам КНР стати лідерами на світовому ринку електротранспорту. Звісно, значну роль мали державні субсидії, які надавалися виробникам урядом. Серед перших компаній у сфері виробництва екологічно безпечних автомобілів була компанія BYD, яка розпочала діяльність у 2008 р. і зараз є найбільшим виробником електромобілів у світі. У 2020 р. у КНР у виробництві електромобілів працювало майже 500 заводів, крім того, щорічно з'являються нові стартапи. Сучасна галузь електромобілів у КНР є світовим лідером, на неї припадає більше 57% всього світового виробництва [13].

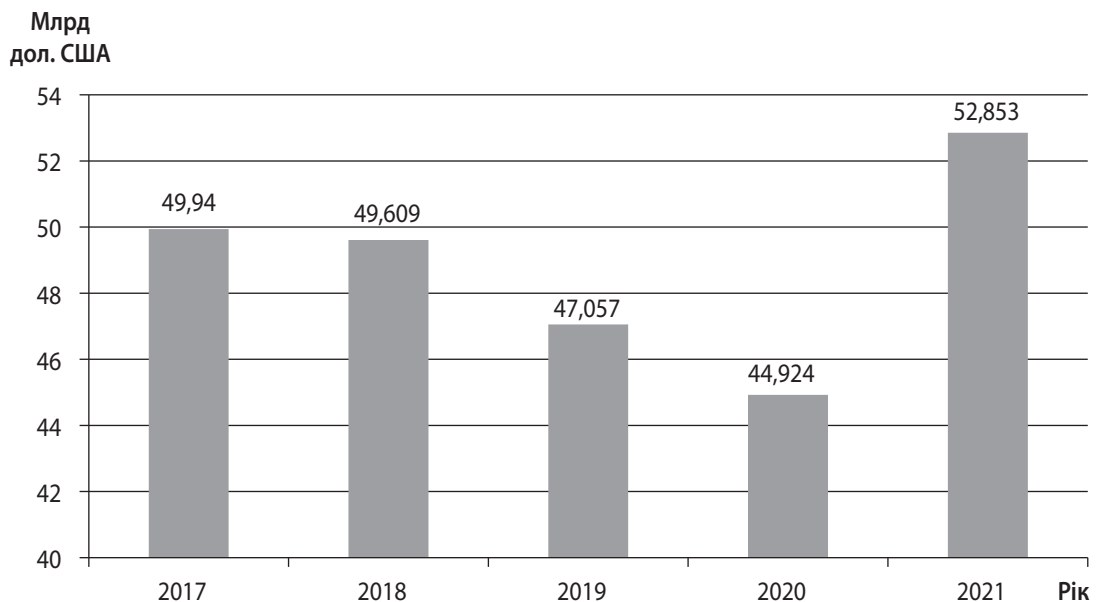


Рис. 6. Вартість імпорту автомобілів у КНР, млрд дол. США

Джерело: побудовано за даними [11].

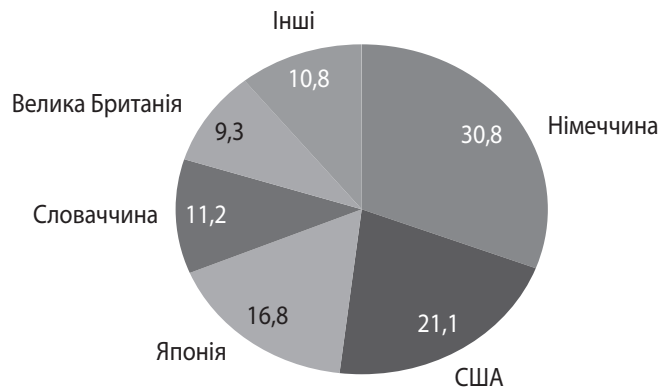


Рис. 7. Провідні країни, з яких імпортується автомобілі до Китаю, у вартісному обсязі, 2021 р., %

Джерело: побудовано за даними [12].

Стосовно особливостей участі автомобільних компаній на світовому автомобільному ринку, можна зазначити таке:

- у КНР налічується більше 200 виробників, які випускають весь спектр автомобілів (від недорогих до преміум-класу), і щорічний випуск автомобілів більший, ніж у будь-якій країні світу;
- КНР не тільки розвиває власне виробництво, але й розширює присутність у світовій автомобільній промисловості, використовуючи угоди поглинання, створення СП і стратегічних партнерств. Наприклад, компанія Geely вже володіє британським виробником спортивних електромобілів преміум-класу Lotus, Zeekr, Volvo Cars (100%) і Polestar (через СП із Volvo), 10% акцій Mercedes-Benz Group AG, 34% акцій корейського підрозділу Renault SA і 50% акцій Smart [14];

- КНР є одним із найбільших ринків потенційних споживачів автомобілів у світі, з якого поступово витісняють світових автовиробників, які не можуть конкурувати з автомобілями місцевого виробництва за ціною та асортиментом;
- на ринку США присутня незначна кількість автовиробників КНР через причини безпеки та різних екологічних норм. Так, краш-тести Страхового інституту дорожньої безпеки США (IIHS) більш вимогливі та відрізняються від краш-тестів за китайською методикою C-NCAP. Довгий час екологічні норми до автомобілів, вироблених у КНР, суттєво відрізнялися від європейських та американських, але з липня 2023 р. у КНР впроваджуються стандарти викидів транспортних засобів (Євро-6), що позитивно вплине на обсяги їх експорту;

5) автомобільна галузь КНР продовжує розширюватись, у тому числі завдяки залученню прямих іноземних інвестицій, особливо в розробку нових технологій в електромобілебудування.

Загалом прогнозується, що середньорічні темпи зростання в автомобільній галузі КНР становитимуть близько 4,0%, і до 2030 р. обсяг автомобільного ринку Китаю досягне 39,8 млн од. (рис. 8) [15].

виту. Агросвіт. 2020. № 7. С. 111–116. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2020.7.111>

- International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. URL: <https://www.oica.net/>
- Automobile Industry Pocket Guide 2022-2023. URL: <https://www.acea.auto/publication/automobile-industry-pocket-guide-2022-2023/>
- Automotive sales industry in China – Statistics & Facts. URL: <https://www.statista.com/topics/1100/automobile-sales-in-china/#topicOverview>

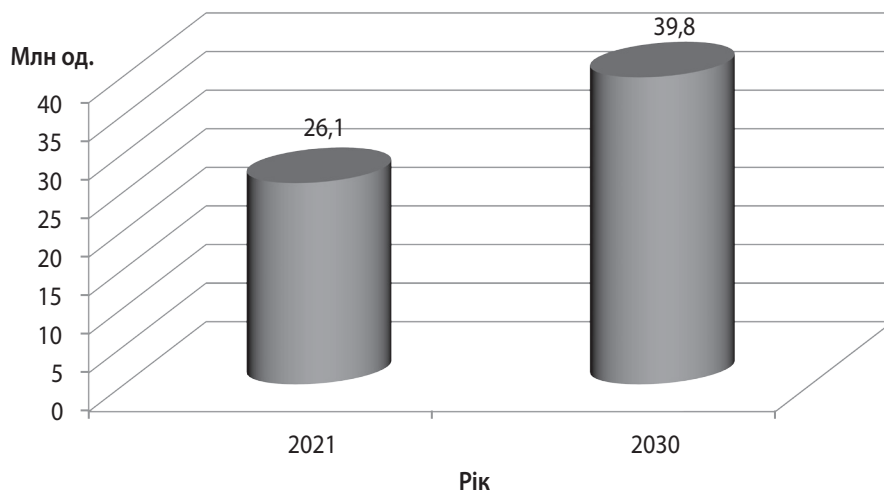


Рис. 8. Виробництво автомобілів у КНР, 2021 р. і прогноз на 2030 р., млн од.

Джерело: побудовано на основі [5; 15].

ВИСНОВКИ

Таким чином, автовиробники Китаю є активними учасниками на світовому автомобільному ринку та лідерами з продажу нових автомобілів, якість і безпека яких останніми роками суттєво поліпшились. Крім того, ставши лідером у виробництві електромобілів, КНР стимулює інвестиції в їх розвиток, що може посилити конкурентні позиції китайських автовиробників на світовому ринку автомобілів. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

- Вакулєнко А. О., Дітковський І. Є. Особливості сучасного стану діяльності та перспективи розвитку транснаціональних корпорацій автомобільної індустрії // XII міжнародна науково-практична конференція «Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі»: тези доп. (м. Київ, 26 травня 2022 р.). Київ, 2022. С. 264–266.
- Clark K. B. The interaction of design hierarchies and market concepts in technological evolution. *Research Policy*. 1985. Vol. 14. Iss. 5. P. 235–251. DOI: [https://doi.org/10.1016/0048-7333\(85\)90007-1](https://doi.org/10.1016/0048-7333(85)90007-1)
- Прохницька Г. Л. Кон'юнктура глобального ринку легкових автомобілів : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02. Київ, 2019. 249 с.
- Малюта І. А., Небаба Н. О., Колісник А. Є. Світовий автомобільний ринок: сучасний стан і тенденції роз-

- Hancock T. The US Hasn't Noticed That China-Made Cars Are Taking Over the World / Bloomberg. 26.01.2023. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-01-26/how-china-is-quietly-dominating-the-global-car-market>
- Top ten trading partner countries for China's vehicle exports in 2021, by vehicle export volume / statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/1299186/number-cars-exported-from-china-by-country-of-destination/>
- Number of passenger cars and commercial vehicles exported from China from 2010 to 2021 / statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/279055/number-of-vehicles-exported-from-china/>
- Trade statistics for international business. URL: <https://www.trademap.org/Index.aspx>
- Савіна Є. В. Сучасні тенденції розвитку світового автомобільного ринку як чинники глобальної економічної інтеграції // Глобальна економічна інтеграція: стратегічні мотивації, формати, національні інтереси : збірник матеріалів студентської наук.-практ. інтернет-конф. (м. Київ, 25 листопада 2021 р.). Київ, 2021. 540 с. (С. 477–480). URL: https://kneu.edu.ua/userfiles/conference_meim_magister/ZbD196rnik_tez_25_11_2021.pdf#page=477
- Китайські електромобілі: історія розвитку галузі, популярні моделі та перспективи / E-motors. 27.07.2022. URL: <https://e-motors.com.ua/kitayski-elektromobili-istoriya-rozvitku-galuzi-populyarni-modeli-ta-perspektivi/>

14. Боришкевич В. Китай скуповує автопром. Як КНР підминає під себе світові бренди та автовиробництво / Ліга.net. 10.07.2023. <https://tech.liga.net/ua/technology/article/kitay-skupaet-avtoprom-kak-kr-podminaet-pod-sebya-mirovye-brendy-i-avtoproizvodstva>
15. China Automobile Market Size Forecast 2021-2030, Industry Trends, Growth, Impact of COVID-19, Opportunity Company Analysis. URL: <https://www.researchandmarkets.com/reports/5504325/china-automobile-market-size-forecast-2021-2030>

REFERENCES

- "Automobile Industry Pocket Guide 2022-2023". <https://www.acea.auto/publication/automobile-industry-pocket-guide-2022-2023/>
- "Automotive sales industry in China - Statistics & Facts". <https://www.statista.com/topics/1100/automobile-sales-in-china/#topicOverview>
- Boryshkevych, V. "Kytai skupuie avtoprom. Yak KNR pidmynaie pid sebe svitovi brendy ta avtovyrobnytstvo" [China Is Buying Up the Auto Industry. How the People's Republic of China Is Taking Over Global Brands and Auto Manufacturing]. *Liha.net*. July 10, 2023. <https://tech.liga.net/ua/technology/article/kitay-skupaet-avtoprom-kak-kr-podminaet-pod-sebya-mirovye-brendy-i-avtoproizvodstva>
- "China Automobile Market Size Forecast 2021-2030, Industry Trends, Growth, Impact of COVID-19, Opportunity Company Analysis". <https://www.researchandmarkets.com/reports/5504325/china-automobile-market-size-forecast-2021-2030>
- Clark, K. B. "The interaction of design hierarchies and market concepts in technological evolution". *Research Policy*, vol. 14, no. 5 (1985): 235-251. DOI: [https://doi.org/10.1016/0048-7333\(85\)90007-1](https://doi.org/10.1016/0048-7333(85)90007-1)
- Hancock, T. "The US Hasn't Noticed That China-Made Cars Are Taking Over the World". *Bloomberg*. January 26, 2023. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-01-26/how-china-is-quietly-dominating-the-global-car-market>

- International Organization of Motor Vehicle Manufactures. <https://www.oica.net/>
- "Kytayski elektromobili: istoriia rozvytku haluzi, populiarni modeli ta perspektyvy" [Chinese Electric Cars: History of Industry Development, Popular Models and Prospects]. *E-motors*. July 27, 2022. <https://e-motors.com.ua/kitayski-elektromobili-istoriya-rozvitku-galuzi-populyarni-modeli-ta-perspektivi/>
- Maliuta, I. A., Nebaba, N. O., and Kolisnyk, A. Ye. "Svitovyi avtomobilnyi rynek: suchasnyi stan i tendentsii rozvytku" [World Automotive Market: Current State and Development Trends]. *Ahrosvit*, no. 7 (2020): 111-116. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2020.7.111>
- "Number of passenger cars and commercial vehicles exported from China from 2010 to 2021". *statista*. <https://www.statista.com/statistics/279055/number-of-vehicles-exported-from-china/>
- Prokhnyska, H. L. "Koniunktura hlobalnoho rynku lehkovykh avtomobiliv" [The Situation of the Global Car Market]: *dys. ... kand. ekon. nauk*: 08.00.02, 2019.
- Savina, Ye. V. "Suchasni tendentsii rozvytku svitovoho avtomobilnoho rynku yak chynnyky hlobalnoi ekonomichnoi intehtatsii" [Modern Trends in the Development of the World Automobile Market as Factors of Global Economic Integration]. *Hlobalna ekonomichna intehtatsiia: stratehichni motyvatsii, formaty, natsionalni interesy*. 2021: 477-480. https://kneu.edu.ua/userfiles/conference_meim_magister/ZbD196rnik_tez_25_11_2021.pdf#page=477
- "Top ten trading partner countries for China's vehicle exports in 2021, by vehicle export volume". *statista*. <https://www.statista.com/statistics/1299186/number-cars-exported-from-china-by-country-of-destination/>
- "Trade statistics for international business". <https://www.trademap.org/Index.aspx>
- Vakulenko, A. O., and Ditkovskiy, I. Ye. "Osoblyvosti suchasnoho stanu diialnosti ta perspektyvy rozvytku transnatsionalnykh korporatsii avtomobilnoi industrii" [Features of the Current State of Activity and Prospects for the Development of Transnational Corporations of the Automobile Industry]. *Natsionalni ekonomichni stratehii rozvytku v hlobalnomu seredovyshchi*. Kyiv, 2022: 264-266.