

YEVROPA AVTOMOBIL KOMPANIYALARINING JAHON BOZORIDAGI O‘RNI, RAQOBATBARDOSH STRATEGIYALARI VA XALQARO TARTIBGA SOLISHLARNING TA’SIRI

Jumayev Asadbek Shukhrat o‘g‘li

JIDU, XIM fakulteti, Tashqi iqtisodiy faoliyat yo‘nalishi magistranti

jumayevasadbek3244@gmail.com

Annotatsiya: Ushbu maqolada Yevropa avtomobil sanoatining global bozordagi o‘rni va raqobatbardoshligini ta’minlovchi strategiyalar keng qamrovli tarzda tahlil qilingan. Tadqiqot davomida Yevropaning yetakchi avtomobil kompaniyalari, jumladan Volkswagen, Stellantis, Mercedes-Benz va BMW kabi brendlarning xalqaro bozordagi faoliyati, eksport salohiyati va texnologik innovatsiyalarga e’tibori batafsil yoritilgan. Shu bilan birga, elektromobillar, barqaror rivojlanish, premium segmentda brend qadriyatini oshirish va raqamli innovatsiyalar orqali qo‘llanilayotgan zamonaviy raqobat strategiyalari muhokama etilgan. Maqolada shuningdek, Yevropa Ittifoqi va milliy hukumatlarning siyosati, xalqaro tashkilotlarning tartibga soluvchi chora-tadbirlari va ularning avtomobil sanoati rivojlanishiga ta’siri tahlil qilingan.

Kalit so‘zlar: *Yevropa avtomobil sanoati, raqobatbardoshlik, elektromobillar, xalqaro tartibga solish, innovatsiya, Yevropa Ittifoqi, ekologik standartlar, eksport strategiyasi, JST, BMT.*

THE POSITION OF EUROPEAN AUTOMOBILE COMPANIES IN THE GLOBAL MARKET, COMPETITIVE STRATEGIES, AND THE IMPACT OF INTERNATIONAL REGULATIONS

Jumayev Asadbek Shukhrat ugli

*UWED, Faculty of International Economics and Management, Master's student in
International Economic Activity*

jumayevasadbek3244@gmail.com

Abstract: This article provides a comprehensive analysis of the European automotive industry's position in the global market and the strategies that ensure its competitiveness. The study examines the international market performance, export potential and focus on technological innovation of leading European automotive companies, including brands such as Volkswagen, Stellantis, Mercedes-Benz and

BMW. At the same time, modern competitive strategies implemented through electric vehicles, sustainable development, increasing brand value in the premium segment and digital innovations are discussed. The article also analyzes the policies of the European Union and national governments, regulatory measures of international organizations and their impact on the development of the automotive industry.

Keywords: *European automotive industry, competitiveness, electric vehicles, international regulation, innovation, European Union, environmental standards, export strategy, WTO, UN.*

МЕСТО ЕВРОПЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ НА МИРОВОМ РЫНКЕ, КОНКУРЕНТНЫЕ СТРАТЕГИИ И ВЛИЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Жумаев Асадбек Шухрат угли

*Мировой экономический и дипломатический университет (МЭДУ), факультет
международной экономики и менеджмента, магистрант по направлению
«Внешиэкономическая деятельность»*

jumayevasadbek3244@gmail.com

Аннотация: В статье представлен комплексный анализ положения европейской автомобильной промышленности на мировом рынке и стратегий, обеспечивающих ее конкурентоспособность. В исследовании подробно рассматриваются показатели международного рынка, экспортный потенциал и ориентация на технологические инновации ведущих европейских автомобильных компаний, включая такие бренды, как Volkswagen, Stellantis, Mercedes-Benz и BMW. При этом обсуждались современные конкурентные стратегии, применяемые посредством электромобилей, устойчивого развития, повышения стоимости бренда в премиальном сегменте и цифровых инноваций. В статье также анализируется политика Европейского Союза и национальных правительств, меры регулирования международных организаций и их влияние на развитие автомобильной промышленности.

Ключевые слова: *европейская автомобильная промышленность, конкурентоспособность, электромобили, международное регулирование, инновации, Европейский Союз, экологические стандарты, экспортная стратегия, ВТО, ООН.*

KIRISH

Global iqtisodiy rivojlanish sharoitida avtomobil sanoati strategik ahamiyatga ega tarmoqlardan biri hisoblanadi. Bu soha nafaqat ishlab chiqarish hajmi yoki bandlik

darajasi bilan, balki innovatsion rivojlanish, texnologik yutuqlar va xalqaro savdo balansi kabi ko'rsatkichlar orqali ham mamlakatlar va mintaqalar raqobatbardoshligini belgilovchi muhim omillardan biridir. Ayniqsa, Yevropa avtomobil sanoati o'zining uzoq yillik an'analari, texnologik yetakchiligi va eksport salohiyati bilan jahon avtomobil bozorida muhim o'rinni egallab kelmoqda.

Yevropa Ittifoqi mamlakatlarida avtomobil ishlab chiqarish nafaqat ichki ehtiyojlarni, balki jahon bozoridagi talabni ham qondiradi. Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz, Stellantis va Renault singari yirik kompaniyalar global savdoda yirik ulushga ega bo'lib, nafaqat umumiy ishlab chiqarish hajmi, balki innovatsion mahsulotlar, ekologik standartlarga moslashtirish va texnologik integratsiya orqali raqobat ustunligini saqlab qolishga intilmoqda.

Shu bilan birga, Yevropa avtomobil sanoatiga xalqaro siyosiy-ijtimoiy o'zgarishlar, ekologik me'yorlarning kuchaytirilishi, elektromobillar ulushining ortishi va AQSh hamda Xitoy kabi yirik raqobatchilarning tajovuzkor strategiyalari sezilarli ta'sir ko'rsatmoqda. Bunday murakkab va dinamik muhitda Yevropa avtomobil kompaniyalari o'z strategik yondashuvlarini qayta ko'rib chiqishga majbur bo'lmoqda. Mazkur maqolada Yevropa avtomobil kompaniyalarining zamonaviy raqobat strategiyalari, ularning eksport siyosati, barqaror rivojlanish yondashuvlari, xalqaro tartibga solish tizimlari bilan o'zaro aloqasi, hamda Yevropa Ittifoqi va milliy hukumatlarning bu jarayonlardagi roli atroflicha tahlil qilinadi. Maqola natijalari asosida Yevropa avtomobil sanoatining global bozor sharoitida barqaror raqobat yuritish imkoniyatlari va istiqbollari aniqlanadi.

ADABIYOTLAR TAHLILI

Yevropa avtomobil sanoatining zamonaviy rivojlanish yo'nalishlari, raqobat strategiyalari va xalqaro tartibga solish tizimlari kontekstida olib borilgan ushbu tadqiqotda foydalanilgan adabiyotlar muhim ilmiy-metodologik poydevor bo'lib xizmat qilgan. Ular mavzuni ko'p aspektli yoritishga, empirik va nazariy asoslar yaratishga xizmat qiluvchi statistik, strategik va tahliliy manbalarni o'z ichiga oladi. Adabiyotlar mazmunan to'rt asosiy guruhga ajratiladi: statistik va sohaga oid axborotlar, strategik siyosiy hujjatlar, xalqaro tahliliy hisobotlar va global axborot manbalari.

Birinchi guruhga kiruvchi ACEA (2024) va CLEPA (2023) manbalari Yevropa avtomobil sanoati holatini ob'yektiv ko'rsatkichlar asosida baholash imkonini bergan. ACEA hisobotida Yevropa Ittifoqi mamlakatlaridagi avtomobil ishlab chiqarish, eksport, elektromobil ulushi va bozor segmentatsiyasi kabi ko'rsatkichlar batafsil keltirilgan. CLEPA esa avtomobil qismlari sanoatining R&D sarmoyalari, innovatsion yo'nalishlari va yetkazib berish zanjiri bo'yicha ma'lumotlar taqdim etgan¹. Bu ikki

¹ACEA – European Automobile Manufacturers' Association statistik ma'lumotlari (2024). Global va Yevropa avtomobil

manba Yevropa avtomobil sanoatini tizimli tahlil qilishda asosiy statistik bazani ta'minlagan.

Ikkinchi guruh manbalari – McKinsey (2024) va Yevropa Komissiyasi (2025) tomonidan e'lon qilingan strategik hisobotlar – Yevropa avtomobil sanoatining raqobatbardoshligini oshirish bo'yicha yondashuvlarni, ayniqsa elektromobil platformalari, eksport strategiyasi va ekologik transformatsiyani o'z ichiga olgan uzoq muddatli yo'nalishlarni chuqur tahlil qiladi². McKinsey hisobotida kompaniyalar kesimidagi strategiyalar, global raqobatga tayyorlik darajasi va transformatsion to'siqlar keltirilgan bo'lsa, Yevropa Komissiyasining "Boosting the European Car Sector" dasturi sanoat siyosatini tartibga soluvchi institutsional qarorlarni ochib beradi. Bu hujjatlar ilmiy tahlilda siyosiy va iqtisodiy o'zgarishlarning sanoat rivojiga ta'sirini asoslash uchun zarur bo'lgan huquqiy va strategik kontekstni beradi.

Uchinchi guruhga kiruvchi xalqaro tashkilotlar hisobotlari – International Energy Agency (2023) va International Council on Clean Transportation (2024) – elektromobil sanoati, CO₂ emissiyasi, va ekologik me'yorlar bilan bog'liq transformatsion jarayonlarning zamonaviy tendensiyalarini yoritgan. IEA hisobotida elektr transport vositalari ishlab chiqarishidagi global yo'nalishlar, davlat siyosatlarining ta'siri va korporativ elektrifikatsiya strategiyalari ko'rsatilgan³. ICCT tomonidan taqdim etilgan CO₂ emissiyasi haqidagi ma'lumotlar esa Yevropa avtomobil kompaniyalarining ekologik samaradorlik darajasini raqamlar orqali baholashga imkon yaratgan.

To'rtinchi guruh manbalar – Reuters (2023), Euronews (2023) va Wikipedia (2023) – aktual voqealar, joriy siyosiy tashabbuslar va sanoatdagi operativ o'zgarishlarga oid axborotlar manbai hisoblanadi. Reuters tomonidan yoritilgan Yevropa Ittifoqining Xitoy elektromobillariga nisbatan boshlagan anti-subsidiya tergov raqobat muhitining siyosiy dinamikasini tushunishda muhim bo'ldi. Euronews esa YEI–Merkosur savdo bitimining avtomobil eksportiga ta'siri, boj stavkalarining kamaytirilishi va global bozor ochiqqligini yoritgan. Wikipedia ma'lumotlari, to'g'ridan-to'g'ri ilmiy manba bo'lmasa-da, eng yirik avtomobil ishlab chiqaruvchilarning umumiy reytingi va ishlab chiqarish ko'rsatkichlarini soddalashtirilgan tarzda taqdim etib, grafik va jadvallarning mazmunan to'ldirilishiga xizmat qilgan.

Shuningdek, Transport & Environment (2021) hisobotida Yevropadagi avtomobil CO₂ standartlari, ularning bosqichma-bosqich kuchaytirilishi va sanoatga

bozori ko'rinishi.

² McKinsey (2024). "European automotive industry: what it takes to regain competitiveness" – Yevropa avtomobil sanoati raqobatbardoshligi tahlili.

³ International Energy Agency – Global EV Outlook 2023 (2023). Korporativ strategiyalar bo'limi Avtomobil ishlab chiqaruvchilarning elektrifikatsiya maqsadlari.

strategik bosimlari tahlil qilingan⁴. Bu ma'lumotlar maqolada Euro standartlarining evolyutsiyasi va Yevropa kompaniyalarining ularga qanday moslashayotganini asoslashda ishlatilgan.

Umuman olganda, adabiyotlar yuqori darajadagi ishonchlilikka, zamonaviylikka va mavzuni har tomonlama yoritish salohiyatiga ega. Statistik, tahliliy va normativ hujjatlarning uyg'unlashuvi Yevropa avtomobil sanoatini faqat texnik jihatdan emas, balki strategik, siyosiy va ekologik aspektida ham chuqur tahlil qilish imkonini bergan. Mazkur adabiyotlar tahlili natijalariga ko'ra, maqolada ilgari surilgan xulosalar kuchli empirik va institutsional asosga ega bo'lib, mavzuning ilmiy qiymatini oshiradi..

METODOLOGIYA

Ushbu tadqiqotda Yevropa avtomobil sanoatining jahon bozoridagi raqobatbardoshligini, strategik yondashuvlarini hamda xalqaro reguliyator muhitdagi pozitsiyalarini kompleks tarzda o'rganish maqsad qilingan. Tadqiqotda bir nechta metodologik yondashuvlar uyg'unlashtirilgan holda qo'llanildi. Avvalo, ilmiy-analitik yondashuv asosida Yevropa Ittifoqi, milliy hukumatlar, xalqaro tashkilotlar (JST, UNECE, IEA) va yirik konsalting markazlari (McKinsey, ICCT) tomonidan e'lon qilingan hujjatlar, strategik dasturlar va hisobotlar tahlil qilindi. Tarkibiy-tizimli tahlil orqali avtomobil sanoatining asosiy komponentlari – innovatsiya, eksport, barqarorlik, raqamlashtirish va savdo siyosati o'zaro bog'liqlikda o'rganildi. Ayniqsa, elektromobil platformalari va uglerod neytrallik strategiyalari alohida e'tiborda bo'ldi. Komparativ tahlil yordamida Yevropa avtomobil kompaniyalari faoliyati Xitoy va AQSh kompaniyalari bilan taqqoslandi. Shu orqali xalqaro raqobatning intensiv darajasi, reguliyator siyosatlar farqi va bozor muhitidagi xatarlar baholandi. Tadqiqotda statistik ma'lumotlar asosida grafiklar, jadvallar va diagrammalar shaklida vizual tahlil amalga oshirildi. ACEA va CLEPA ma'lumotlari asosida 2023–2024-yillardagi asosiy indikatorlar ko'rsatildi. Bundan tashqari, huquqiy-normativ tahlil orqali Euro standartlari, Fit for 55 paketi va WTO doirasidagi savdo qoidalari asosida tahlil berildi. Tadqiqot yakunida "Strategik muvozanat modeli" asosida amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi.

MUHOKAMA VA NATIJALAR

Yevropa avtomobil sanoatining jahon bozoridagi o'rni va yetakchi kompaniyalari. Yevropa avtomobil sanoati jahon bozorida muhim o'rin tutadi. Ushbu sektor Yevropa Ittifoqida 13 million ish o'rni yaratib, YaIMning 7 foizini shakllantiradi⁵. Jahon bo'yicha yiliga taxminan 90 milliondan ortiq avtomobil ishlab chiqarilayotgan bo'lsa, shundan sezilarli qismi Yevropaga to'g'ri keladi. 2024-yilda

⁴Transport & Environment (2021). Yevropa avtomobillariga CO2 standartlari sharhi.

⁵ Boosting the European car sector - European Commission https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector_en 24.05.2025 da kirildi.

global avtomobil savdosi 74,6 million donaga yetgan bo'lib, bunda Xitoy ulushi 31% (taxminan 23 mln) ni tashkil etdi; Yevropa Ittifoqi mamlakatlarida esa 10,6 million yengil avtomobil sotildi (jahon savdosining taxminan 14%). Avtomobil ishlab chiqarish bo'yicha ham Xitoy yetakchi – 2024-yilda Xitoy dunyo avtomobil ishlab chiqarishining 35,4 foizini tashkil etdi. Yevropada esa 2024-yilda avtomobil ishlab chiqarish hajmi biroz pasaydi (-4,6%), biroq Yevropa hali ham AQShdan keyin dunyoda ikkinchi yirik avtomobil ishlab chiqaruvchi mintaqa sifatida o'z pozitsiyasini saqlamoqda. Yevropa avtomobillari nafaqat ichki bozorni balki xorijiy bozorlarni ham faol egallab kelmoqda – Yevropada ishlab chiqarilgan avtomobillarning 64% qismi Yevroittifoqdan tashqariga eksport qilinadi. Bu ko'rsatkich Yevropa avtomobil kompaniyalarining global miqyosdagi raqobatbardoshligini va eksportga tayanishini ko'rsatadi⁶.

Yevropa avtomobil sanoatida dunyoning eng yirik avtomobil ishlab chiqaruvchi kompaniyalari jamlangan. Volkswagen Group, Stellantis, Mercedes-Benz Group, BMW Group, Renault Group kabi yirik konsernlar Yevropaning yetakchi avtomobil ishlab chiqaruvchilaridir. Ular dunyo miqyosida ham eng yirik o'rinni egallaydi (masalan, Volkswagen Group global savdo hajmi bo'yicha Toyotadan keyin 2 o'rinda, Stellantis 4-o'rinda). 2023-yil yakunlariga ko'ra, Toyota 10,3 mln dona avtomobil sotsa, Volkswagen Group 9,24 mln dona bilan dunyoda ikkinchi bo'ldi shuningdek Stellantis (~6,39 mln), Renault-Nissan alyansi (~5,6 mln), BMW (~2,55 mln) va Mercedes-Benz (~2,49 mln) kabi Yevropa kompaniyalari global top-10 likdan joy oldi. Ushbu ko'rsatkichlar Yevropa brendlari hajm va bozordagi ulushi jihatidan hamon yuqori o'rinlarda ekanini tasdiqlaydi. Yevropa kompaniyalari premium (yuqori toifa) segmentda ham global yetakchidir – masalan, 2023-yilda BMW va Mercedes-Benz dunyo bo'ylab jami 5 mln ga yaqin avtomobil sotgan bo'lib, bu premium segmentda katta ulushdir.

Yevropa kompaniyalari (qizil rangda — Volkswagen va Stellantis) Toyota va Hyundai-Kia kabi raqobatchilar qatorida dunyoning eng yetakchi avtomobil konsernlari safida turibdi⁷.

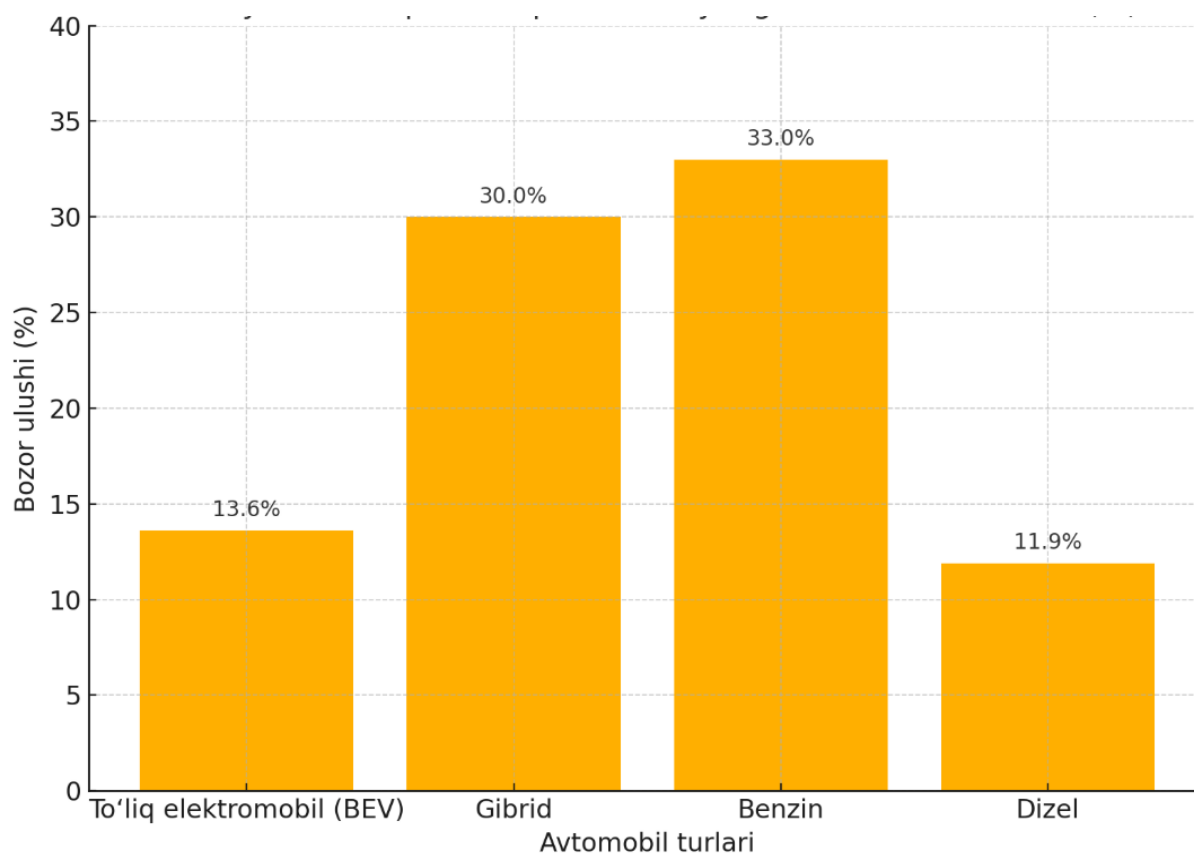
Yevropa avtomobil sanoati nafaqat yirik hajmdagi ishlab chiqarish va savdo ko'rsatkichlari bilan balki iqtisodiyotga qo'shgan hissasi bilan ham ajralib turadi. Sanoatning ko'p tarmoqlarga "multiplikativ" ta'siri mavjud – masalan, avtomobilsozlikda sarflangan har bir yevro iqtisodiyotning boshqa tarmoqlarida 2,6 barobar qo'shimcha qiymat yaratadi. Shuningdek, avtomobil sanoati Yevropada ilmiy-tadqiqot va innovatsion faoliyatning yetakchi lokomotivi bo'lib, Yevropaning xususiy sektorda R&D (ilmiy-tadqiqot va tajriba-konstruktorlik) xarajatlari bo'yicha eng katta

⁶ The global and EU auto industry, according to ACEA data <https://www.faistgroup.com/news/global-eu-auto-industry-acea-data/> 24.05.2025 da kiritildi.

⁷ Top 15 Automakers in the World | Car Sales Rank Worldwide <https://www.factorywarrantylist.com/car-sales-by-manufacturer.html> 24.05.2025 da kiritildi.

ulushini tashkil qiladi. Yevropa avtomobil kompaniyalari har yili taxminan €73 milliard mablag‘ni R&D uchun sarflab, Yevropa ittifoqida barcha sohalar ichida eng yirik innovatsion investor hisoblanadi. Bu raqam jahon avtomobil sanoatidagi umumiy ilmiy-tadqiqot sarflarining 42% dan ortig‘iga teng bo‘lib, global miqyosda ham yetakchilik qiladi. Yevropa avtomobilchilarining yuqori innovatsion faolligi va investitsiyalari ularga texnologik peshqadamlik va raqobat ustunligini ta‘minlab kelmoqda⁸. Yevropa avtomobil kompaniyalarining zamonaviy raqobatbardosh strategiyalari. Yevropaning yetakchi avtomobil kompaniyalari jahon bozorida raqobatbardosh bo‘lish uchun zamonaviy strategiyalar majmuasini qo‘llamoqda. Ularning strategik yo‘nalishlari asosan quyidagi yo‘nalishlarni qamrab oladi:

Elektromobillar va elektrifikatsiya strategiyasi: - Yevropa avtomobil konsernlari ichida ichki yonuv dvigateliga (IYoD) asoslangan model qatorini bosqichma-bosqich elektr transport vositalariga (EV) o‘zgartirish jarayoni ketmoqda. Masalan, Volkswagen 2030-yilgacha o‘z savdolarining yarmidan ko‘pigini elektromobillar tashkil etishini ko‘zlamoqda va “ID” qatori ostida yangi elektromobil modellari chiqarilmoqda. BMW Group 2025-yilga borib 2 milliondan ortiq elektromobil sotishni rejalashtirgan bo‘lib 2030-yilgacha o‘z savdosining 50% ini to‘liq elektromobillar hissasiga to‘g‘rilashni maqsad qilgan.



1-rasm. 2024-yilda Yevropa Ittifoqi bozorida yangi avtomobillar ulushi⁹

⁸ Sectoral R&D shares in the European Union - ACEA <https://www.acea.auto/figure/rd-shares-of-industrial-sectors-in-european-union/> 25.05.2025 da kirildi.

⁹ Corporate strategy – Global EV Outlook 2023 – Analysis - IEA <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook->

Jaguar singari brendlar 2025-yildan boshlab butunlay elektr avtomobillarga o'tishini e'lon qilgan. Bu kabi agresiv elektrifikatsiya rejalari kompaniyalarga ekologik me'yorlarga moslashish va elektromobil bozoridagi ulushni qo'lga kiritish imkonini beradi. Haqiqatan ham, 2024-yilda Yevropa Ittifoqida elektromobillar savdosi jadal oshdi – to'liq elektr yengil avtomobillar ulushi 13,6% ga yetib ilk bor dizel ulushidan oshib ketdi (dizel – 11,9%). Benzin dvigatelli mashinalar ulushi 33% atrofida qolgan bo'lsa, gibril avtomobillar ulushi 30% ga yetdi. Bu ko'rsatkichlar Yevropa avtomobilchilari faol ravishda elektromobillarga o'tish strategiyasini amalga oshirayotganini tasdiqlaydi¹⁰.

Brend qadriyati va premium segmentdagi ustunlik: - Yevropa avtomobil kompaniyalari ko'p yillik tarix va obro'-e'tiborga ega kuchli brendlarga tayanadi. Mercedes-Benz, BMW, Audi, Porsche, Jaguar Land Rover kabi premium brendlar butun dunyoda yuqori sifat va innovatsiya timsoli sifatida tanilgan. Ushbu brend qadriyati kompaniyalarga global bozorda narx belgilash va mijozlar sadoqatini saqlash borasida katta ustunlik beradi. Masalan nemis avtomobil brendlari Xitoy, AQSh kabi yirik bozorlarda ham lyuks segmentning muhim qismini egallaydi BMW va Mercedes-Benz 2023-yilda har biri ~2,5 milliondan avtomobil sotgan bo'lib, premium toifadagi dunyo bozorida ulkan ulushga ega¹¹. Ferrari, Lamborghini, Bentley kabi ultra-premium markalar ham Yevropa (Italiya, Buyuk Britaniya) sanoatining qismi bo'lib, yuqori foyda marjasi bilan ishlaydi va Yevropa avtomobil sanoatining brend kapitalini oshiradi. Kompaniyalar brend merosini zamonaviy innovatsiyalar bilan uyg'unlashtirib, xaridorlarda "an'anaviy sifat + ilg'or texnologiya" imijini shakllantirish orqali raqobatda yutib chiqmoqdalar.

1-jadval

Yevropa premium va ultra-premium avtomobil brendlari (2023)

Brend	Segment	2023-yilgi savdo (mln dona)	Asosiy bozorlar	Brend afzalligi
Mercedes-Benz	Premium	2,49	AQSh, Xitoy, YEI	Innovatsiya, ishonchlilik
BMW	Premium	2,55	Xitoy, AQSh, YEI	Texnologiya, imij
Audi	Premium	1,61	YEI, AQSh, Xitoy	Dizayn, texnologiya
Porsche	Premium	0,32	Xitoy, YEI	Sport sifati

2023/corporate-strategy ga asosan muallif tomonidan yaratilgan. 25.05.2025 da kirildi.

¹⁰ Corporate strategy – Global EV Outlook 2023 – Analysis - IEA <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/corporate-strategy> 25.05.2025 da kirildi.

¹¹ Top 15 Automakers in the World | Car Sales Rank Worldwide <https://www.factorywarrantylist.com/car-sales-by-manufacturer.html> 25.05.2025 da kirildi.

Jaguar Land Rover	Premium	0,43	Buyuk Britaniya, YEI	Britaniya merosi
Ferrari	Ultra-premium	0,13	Global lyuks	Ekzklusivlik
Lamborghini	Ultra-premium	0,11	Global lyuks	Performans
Bentley	Ultra-premium	0,15	Yevropa, AQSh	Qo'lda yig'ilgan sifati ¹²

Yevropa premium va ultra-premium avtomobil brendlarining 2023-yilgi asosiy ko'rsatkichlari. Bunda: - Mercedes-Benz, BMW, Audi – global savdo hajmi eng katta bo'lgan premium brendlar va Ferrari, Lamborghini, Bentley – ultra-premium segment vakillari bo'lib, yuqori daromad va brend eksklyuzivligi bilan ajralib turadi. Shuningdek, asosiy bozorlar sifatida AQSh, Xitoy va Yevropa Ittifoqi ajralib turadi.

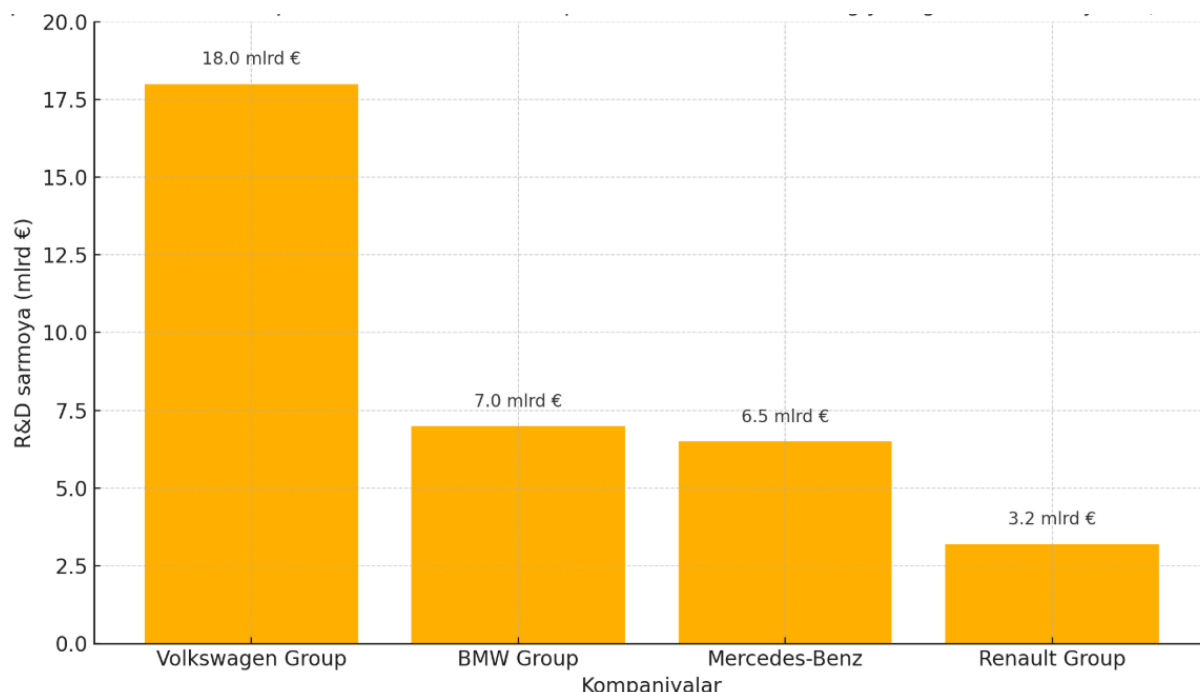
Texnologik innovatsiyalar va raqamli yechimlar. Yevropa ishlab chiqaruvchilari ilmiy-tadqiqot va tajriba konstruktorlik ishlanmalariga yirik sarmoya kiritib, avtomobilsozlikdagi texnologik yetakchilikka intilmoqda. Avtonom boshqaruv, avtomobilning raqamli tarmoqqa ulanganligi (connected car), sun'iy intellekt asosidagi haydovchiga yordamchi tizimlar (ADAS) bo'yicha Yevropa kompaniyalari jahon miqyosida faol ishlanmalar olib bormoqda. Masalan, Mercedes Benz 2022-yilda Germaniyada 3-darajali avtonom haydash tizimi (Drive Pilot) sertifikatsiyasini olishga muvaffaq bo'ldi bu yevropaliklarning avtonom texnologiyadagi yutug'idir. Volkswagen esa 2023-yilda AQShning Ford kompaniyasi bilan hamkorlikda Argo AI avtonom haydash startapini qo'llab-quvvatlab, keyinchalik Rivian kabi kompaniyalar bilan dasturiy ta'minot sohasida hamkorlik qilmoqda¹³. Shuningdek, ko'plab Yevropa OEMlari mobil ilovalar, bulutli servislar va OTA (havo orqali yangilash) funksiyalari orqali avtomobillarini raqamli ekotizimga integratsiya qilmoqda. Volkswagen, BMW va Renault kabi konsernlar o'z dasturiy platformalarini rivojlantirishga katta mablag' ajratib, kelgusida avtomobillarni nafaqat transport vositasi, balki raqamli xizmatlar maydonchasi sifatida taklif etish strategiyasini ko'zlammoqda. Bundan tashqari, vodorod yoqilg'ili avtomobillar va yoqilg'i xujayralari (FCEV) bo'yicha Yevropada Toyota va Hyundai bilan hamkorliklar yo'lga qo'yilgan yoki BMW, Mercedes kabi kompaniyalar vodorod prototiplarini sinovdan o'tkazmoqda bu ham uglerodsiz kelajak texnologiyalari poygasida ishtirokdir.

Eksport siyosati va global bozorga yo'naltirish: - Yevropa avtomobil ishlab chiqaruvchilari ichki bozor bilan birga tashqi bozorlarda ham kuchli pozitsiyaga ega

¹² "Statista Research Department. "Passenger car sales of major European premium and luxury brands worldwide in 2023." <https://www.statista.com>" ga asosan muallif tomonidan yaratildi. 25.05.2025 da kirildi.

¹³ Volkswagen bets on US startup to save its EV strategy. <https://m.economictimes.com/industry/renewables/volkswagen-bets-on-us-startup-to-save-its-ev-strategy/articleshow/> 25.05.2025 da kirildi.

bo'lish uchun maxsus eksport strategiyalariga ega. Germaniya, Fransiya, Italiya avtomobil brendlari mahsulotlarining katta qismini Osiyo va Amerika bozorlariga eksport qiladi. Tadqiqotlarga ko'ra, Yevropa avtomobil sanoatida ishlab chiqarilgan avtomobillarning qariyb 64 foizi Yevroittifoqdan tashqarida sotiladi ya'ni Yevropa avtomobilsozligi eksportga yuqori darajada integratsiyalashgan tarmoqdir.



2-rasm. Yevropa avtomobil ishlab chiqaruvchilari tomonidan raqamli va avtonom texnologiyalarga R&D sarmoyalar (2023, mlrd yevro)¹⁴

Masalan Volkswagen konserni Xitoy bozorida o'z ulushiga ega bo'lib, u yerda yiliga 3-4 millionga yaqin avtomobil sotadi (Volkswagen global savdosining ~40% Xitoy hissasiga to'g'ri keladi). Shu sababli Yevropa kompaniyalari turli mintaqalar ehtiyojiga mos modellar ishlab chiqish (masalan, Hindiston yoki Janubi-Sharqiy Osiyo uchun byudjet sedan va xetchbeklar, AQSh uchun yirik SUV va pikaplar) kabi moslashuvchan strategiyalar yuritadi. Renault va Stellantis (Peugeot, Citroën) Janubiy Amerika va Afrika bozorlarida ham faol, bu mintaqalarda assembler (yig'uv) ishlab chiqarish quvvatlarini yo'lga qo'ygan holda savdoni oshirmoqda. Eksport siyosatining yana bir qirrası xalqaro savdo kelishuvlari va bojxona imtiyozlaridan foydalanish. Yevropa Ittifoqi tuzgan erkin savdo bitimlari (masalan, Janubiy Koreya, Yaponiya, Kanada bilan) avtomobillarga bojlarni bekor qilishga xizmat qilib, Yevropa mashinalarining narx raqobatbardoshligini oshirgan. Misol uchun, Mercosur davlatlarida (Janubiy Amerika) avval Yevropa avtomobillariga 35% gacha boj stavkalari qo'llangan bo'lsa, yangi tuzilayotgan bitimlar bu tariflarni bekor qilishni

¹⁴ "Statista Research Department. "R&D spending of major European car manufacturers in the fields of autonomous driving, connectivity, and digital mobility in 2023." <https://www.statista.com>" ga asosan muallif tomonidan yaratildi. 25.05.2025 da kirildi.

ko'zda tutmoqda¹⁵. Natijada Yevropa avtomobil kompaniyalari global bozorlarning ko'p qismini eksport orqali bimalol egallashi va savdo hajmini oshirishi mumkin bo'lmoqda.

Hamkorlik va sanoat integratsiyasi: - Raqobatbardoshlikni oshirish maqsadida yevropalik avtogigantlar ko'pincha strategik ittifoqlar va birlashmalar tuzadi. Yevropa avtomobil sanoatida yirik konsolidatsiyalar kuzatilgan masalan, Stellantis konserni 2021-yilda Italiya-Americaning Fiat Chrysler Automobiles (FCA) va Fransiyaning Groupe PSA qo'shilishidan tuzildi va natijada dunyodagi to'rtinchi yirik avtomobil ishlab chiqaruvchiga aylandi¹⁶. Shuningdek, Renault Nissan-Mitsubishi Alyansi transmilliy hamkorlik modelining yorqin namunasidir Fransiya va Yaponiya kompaniyalari integratsiyalashgan holda xarajatlarni kamaytirish va global bozorga chuqur kirib borish imkoniga ega bo'ldi. Yevropa ittifoqi doirasida ham qo'shma korxonalar yo'lga qo'yilgan: masalan, Ionity – Volkswagen, BMW, Mercedes, Ford kabi kompaniyalarning birgalikdagi loyihasi bo'lib, Yevropa bo'ylab tezkor quvvatlash stansiyalari tarmog'ini barpo etmoqda. Bosch, Continental kabi Yevropa avtomobil qismlari yetkazib beruvchilari ham bir nechta OEMlar bilan innovatsion yechimlarni ishlab chiqish uchun konsorsiumlar tuzishmoqda. Bunday kooperatsiya va integratsiya harajatlarni o'rtaklashtirish, miqyos samarasiga erishish va bilim hamda texnologiyalar almashinuvi evaziga Yevropa sanoatining raqobatbardoshligini oshiradi. Masalan, Volkswagen va Ford 2019-yilda tijoriy yuk avtomobillari va elektromobil platformalarini birgalikda ishlab chiqish bo'yicha hamkorlik bitimi tuzishgan bu har ikkala kompaniya uchun milliardlab yevro tejamkorlik olib kelishi kutilgan edi. Shuningdek, Yevropada avtomobil ishlab chiqaruvchilar va texnologiya kompaniyalari o'rtasida ham integratsiya kuchaymoqda (masalan, Google va Renault raqamli xizmatlar bo'yicha hamkorlik qilmoqda). Bularning barchasi tez o'zgarayotgan avtosanoat muhitida moslashuvchanlikni ta'minlash va innovatsion o'zgarishlarni tez fursatda amalga oshirishga xizmat qiluvchi strategiyalardir.¹⁷

Yuqoridagi strategik yo'nalishlar Yevropa avtomobil sanoatining bugungi raqobatbardoshligini shakllantiradi. Aytib o'tish joizki, Yevropa kompaniyalari so'nggi yillarda kuchayib borayotgan xalqaro raqobatga xususan Xitoy va AQSh kompaniyalarining elektromobil bozoridagi agressiv harakatlariga javoban o'z strategiyalarini muntazam ravishda yangilab bormoqda. Misol uchun Xitoyning BYD yoki Geely kabi avtomobil ishlab chiqaruvchilari Yevropa bozoriga ham kirib kelayotgani tufayli Volkswagen, Renault va boshqalar byudjet elektrokarlar

¹⁵EU-Mercosur trade deal: Winners and losers in Europe | Euronews <https://www.euronews.com/business/2024/11/19/eu-mercotur-trade-deal-winners-and-losers-in-europe> 25.05.2025 da kirildi.

¹⁶List of automotive manufacturers by production - Wikipedia https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_automotive_manufacturers_by_production 25.05.2025da kirildi.

¹⁷ "European Commission. "Strategic Alliances and Industrial Cooperation in the EU Automotive Sector: 2023 Review." Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs. <https://ec.europa.eu>" ga asosan muallif tomonidan yaratildi.

segmentida raqobatbardosh modellari (masalan, VW ID.2 all, Renault R5 Electric va hk) ustida jadal ishlashga majbur bo'lmoqda. Raqobatchilarning global sahnada faollashuvi Yevropa avtomobilchilari uchun yangi chaqiruvlar tug'dirsa-da, yuqorida bayon etilgan diversifikatsiyalangan strategiyalar ularga jahon bozorida o'z yetakchi mavqeini saqlab qolishga xizmat qilmoqda.

Yevropa avtomobil sanoatiga tahdid. Xitoy elektromobillarining Yevropa bozoriga subsidiyalangan tarzda kirib kelishi natijasida adolatsiz raqobat shakllanishi. So'nggi yillarda Xitoy elektromobil kompaniyalari, xususan BYD, Nio, XPeng va boshqa ishlab chiqaruvchilar, davlat tomonidan ko'rsatilayotgan moliyaviy yordam (soliq imtiyozlari, arzon kreditlar, eksport subsidiyalari) hisobiga jahon bozorida, jumladan Yevropada, o'z mahsulotlarini arzon narxlarda taklif qila boshladi. Bu holat Yevropa avtomobil kompaniyalarining (masalan, Volkswagen, Renault, Stellantis) ichki bozor ulushiga va narx siyosatiga bevosita bosim o'tkazmoqda.

Natijada quyidagilar sodir bo'lyapti:

- Ichki ishlab chiqaruvchilarning foyda marjasi qisqarmoqda, chunki ular Xitoy EVlari bilan narx jihatidan raqobatlasha olmayapti;

- Xavfli importga qaramlik shakllanmoqda, ayniqsa batareya va komponentlar bo'yicha;

- Ish o'rinlari va texnologik suverenitet xavf ostida qolmoqda chunki raqobatga bardosh berolmagan Yevropa ishlab chiqaruvchilari ishlab chiqarishni qisqartirishga majbur bo'lmoqda.

Bu adolatli raqobat tamoyillariga zid vaziyat bo'lib, Yevropa avtomobil sanoatining uzoq muddatli raqobatbardoshligiga tahdid soladi.

Milliy hukumatlar va Yevropa Ittifoqining raqobat ustunliklarini shakllantirishdagi roli. Yevropa avtomobil sanoatining global raqobatbardosh-ligini oshirishda milliy hukumatlar va Yevropa Ittifoqi darajasidagi tartibga solish muhim ahamiyat kasb etadi. Davlat siyosati ishlab chiqaruvchilar uchun qulay sharoitlar yaratish, moliyaviy va texnik ko'mak berish, shuningdek raqobat uchun "o'yin qoidalari"ni belgilash orqali sanoatning rivojlanishiga ta'sir ko'rsatadi. Bu jarayonda Germaniya va Fransiya kabi yetakchi avtomobil davlatlarining milliy siyosati hamda Yevropa Ittifoqining umumiy regulyator choralari o'zaro uyg'unlashgan holda sektorning raqobat ustunliklarini ta'minlashga qaratilgan.

Milliy hukumatlarning qo'llab-quvvatlovchi siyosati (Germaniya, Fransiya va boshqalar): - Yevropaning yirik avtomobil davlatlari o'z milliy sanoatini raqobatbardosh saqlash maqsadida keng ko'lamli yordam va rag'bat choralari amalga oshirib keladi. Germaniya Yevropaning eng yirik avtomobil ishlab chiqaruvchisi bo'lib so'nggi yillarda elektromobillarni rag'batlantirishga katta e'tibor qaratdi. Germaniya hukumatining "Umweltbonus" dasturi doirasida elektromobil sotib oluvchilarga 6 000 yevrogacha subsidiya berildi, bundan tashqari plug-in gibrirlar

uchun ham subsidiya taqdim etildi¹⁸. Germaniyada soliq imtiyozlari orqali ham EV (Electric Vehicle) bozori qo'llab-quvvatlanmoqda: masalan, elektroyuritmal xizmat avtomobillariga QQS va daromad solig'i bo'yicha yengilliklar joriy qilingan. Bunday choralar natijasida Germaniyada 2020-2023-yillarda elektromobillar sotuvi keskin oshdi. Fransiya ham xuddi shunday tarzda "ekologik bonus" dasturini amalga oshirib, elektr va gibrid avtomobillar xaridini 5000–7000 yevrogacha moliyaviy qo'llab-quvvatladi. Bundan tashqari, Fransiya hukumati o'zining Renault va PSA (Peugeot-Citroën) kabi milliy kompaniyalariga strategik investor sifatida ham ko'maklashadi – masalan, 2020-yil pandemiya inqirozi davrida Fransiya hukumati Renault kompaniyasiga €5 milliardlik davlat kredit kafolati ajratgan edi. Italiya va Ispaniya kabi mamlakatlar ham avtomobil sanoatini rag'batlantirish uchun soliqlarni kamaytirish (masalan, yangi mashina olishda eski mashinani utilizatsiya qilish dasturi evaziga chegirmalar), Foizsiz kreditlar berish, mahalliy ishlab chiqarishni qo'llab-quvvatlash siyosatini yuritib kelishmoqda. Milliy hukumatlar shuningdek o'z mamlakatlarida infratuzilmani rivojlantirish orqali ham raqobatbardoshlikka ko'maklashadi: masalan, Germaniya federal hukumati 2030-yilgacha mamlakat bo'ylab 1 mln dona jamoat elektr quvvatlash stansiyasi o'rnatish maqsadini qo'ygan (2022-yilda ~70 ming edi). Xulosa qilib aytganda, milliy darajadagi subsidiyalar, soliq imtiyozlari, infratuzilma loyihalari va to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalar Yevropa avtomobil kompaniyalariga xorijiy raqobatchilarga nisbatan qo'shimcha ustunlik beruvchi omillardir.

Yevropa Ittifoqining sanoat siyosati va regulativ roli: Yevroittifoq darajasida yagona bozor qoidalari va umumiy standartlar orqali avtomobil sanoatining raqobatbardoshligi shakllantiriladi. Avvalo Yevropa Komissiyasi avtomobil sanoatini "strategik sektor" deb e'lon qilgan va uni rivojlantirish uchun maxsus chora-tadbirlar rejasini ishlab chiqqan. 2025-yil yanvar oyida YEI Prezidenti Ursula fon der Lyayyen avtomobil sanoatining kelajagi bo'yicha Strategik muloqotni ishga tushirib, 2025-yil mart oyida "Avtomobil sanoati bo'yicha Harakat rejasini"ni taqdim etdi. Ushbu harakat rejasini doirasida bir qator tashabbuslar ilgari surilgan: jumladan innovatsiya va raqamlashtirish (avtonom va ulangan avtomobillar bo'yicha Yevropa alyansi tuzish, sinov poligonlari va "regulyator qum maydonchalari"ni yaratish), nol emissiyali avtomobillarga o'tish (CO2 standartlarini moslashuvchan qilish, elektr avtomobillarga talabni oshirish uchun moliyaviy rag'batlar taqdim etish), ta'minot zanjirining barqarorligi (Yevropada akkumulyatorlar va xomashyo ta'minotini mustahkamlash uchun €1,8 mlrd ajratish), kadrlar malakasini oshirish (avtosanoatda band kadrlarni qayta o'qitish va yangi ko'nikmalarni rivojlantirish uchun jamg'armalarni ishga solish)

¹⁸ Europe's EV subsidy landscape set for changes in 2025 - Rho Motion <https://rhomotion.com/news/europes-ev-subsidy-landscape-set-for-changes-in-2025-industry-update/> 25.05.2025 da kiritildi.

kabi yo‘nalishlar¹⁹. Bularndan ko‘rinib turibdiki, YEI avtomobil sanoatini kompleks ravishda qo‘llab-quvvatlashni maqsad qilgan: bir tomondan, texnologik o‘tish davrida (elektromobillarga o‘tish, raqamli transformatsiya) kompaniya-larga yengillik berish va yordam ko‘rsatish, ikkinchi tomondan, tashqi raqobatga qarshi himoya mexanizmlarini ishga solish.

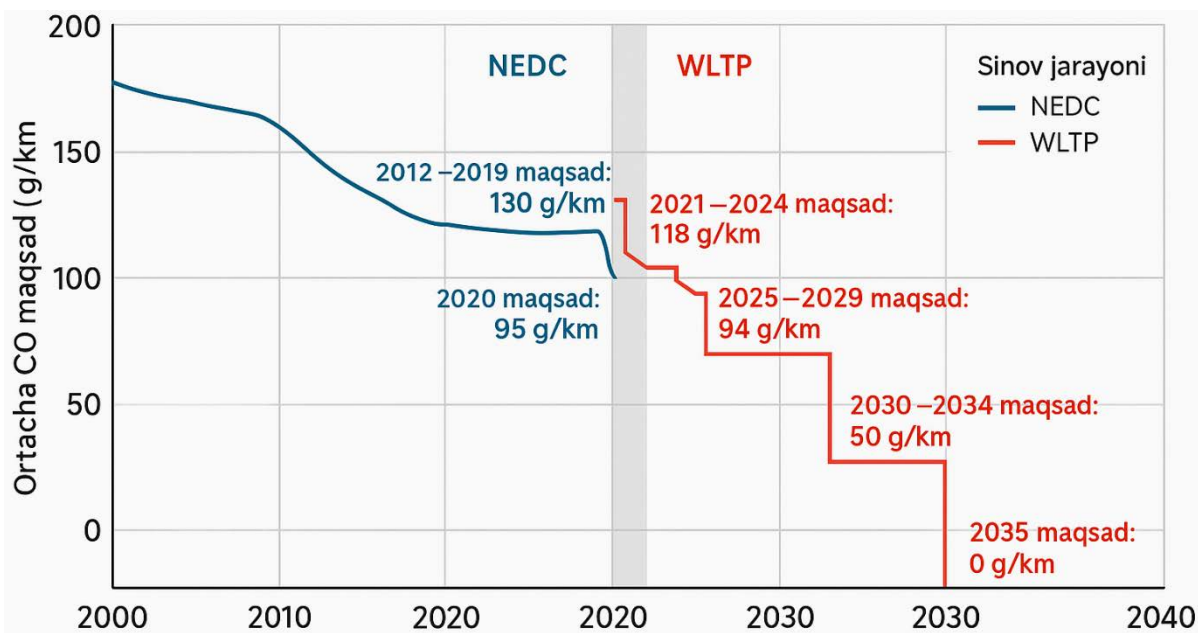
Yevropa Ittifoqining eng muhim regulativ vositalaridan biri umumiy texnik standartlar va ekologik normalar belgilashdir. YEI avtomobil bozorida yagona texnik reglamentlar joriy etilgan bo‘lib ular ichki bozor integratsiyasini ta‘minlash bilan birga yevropalik ishlab chiqaruvchilarning jahon bozoridagi pozitsiyasini ham mustahkamlaydi. Avvalo Yevropa Ittifoqi 2015-yildan buyon “Euro” chiqindi me‘yorlarining tobora qat‘iylashib boruvchi tizimini amal qildirmoqda (hozirda eng so‘nggi Euro 6/VI standarti, yaqin yillarda Euro 7 kutilmoqda). Bu standartlar Yevropada ishlab chiqarilgan avtomobillarning ekologik tozaligini oshirib, ularni boshqa bozorlardagi raqobatchilardan farqli ravishda “sof va tejankor” texnologiya sifatida tanitmoqda. Ko‘plab boshqa davlatlar (masalan, Xitoy, Hindiston) ham Yevropa chiqindi standartlariga yaqin me‘yorlarni qabul qilgan bu esa Yevropa kompaniyalariga texnik jihatdan global bozorlarga oson moslashish imkonini beradi. Yevropa Komissiyasi shuningdek 2019-yilda yangi avtomobillar uchun CO2 chiqindilari bo‘yicha maqsadli ko‘rsatkichlarni belgiladi: 2025-yilgacha YEIda ishlab chiqariladigan yangi yengil avtomobillar o‘rtacha CO2 chiqarishini 2021-yil darajasidan 15% ga kamaytirish, 2030-yilgacha esa 55% ga kamaytirish ko‘zda tutilgan. 2035-yilga borib Yevropa Ittifoqida yangi yengil avtomobillardan CO2 chiqindilari 0 g/km bo‘lishi (ya‘ni faqat nol-emissiyali transport vositalari sotilishi) qonunan majburiy qilib qo‘yildi²⁰. Bu qat‘iy talablar Yevropa avtomobilchilarini elektifikatsiya strategiyasini jadallashtirishga majbur qilmoqda, ammo uzoq muddatda ular uchun global bozorda birinchilardan bo‘lib “yashil” texnologiyalarga o‘tish afzalligini beradi. Quydagi grafikda Yevropada yillar davomida avtomobillarning o‘rtacha CO2 chiqarish darajasi va belgilangan maqsadlar evolyutsiyasi aks etgan bo‘lib, 2020-yilda 95 g/km chegarasiga erishilgani, 2030-yilda 50 g/km va 2035-yilda 0 g/km maqsadlari belgilanganini ko‘rish mumkin.

Yuqoridagi qat‘iy ekologik talablar Yevropa kompaniyalari uchun dastlab muayyan qiyinchiliklar tug‘dirgan bo‘lsa-da (masalan, 2015–2019-yillarda CO2 standartlari oraliq davrida qat‘iylashmagani sabab Yevropada yangi mashinalar-ning o‘rtacha CO2 chiqindisi biroz o‘sgan edi), 2020-yildan boshlab joriy etilgan yangi maqsadlar sanoatni sezilarli innovatsiyalarga undadi. 2020-yilda keskin burilish yuz berib, 2019-yilga nisbatan o‘rtacha emissiya birdaniga 14 g/km ga pasaydi va barcha

¹⁹ Boosting the European car sector - European Commission https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector_en 25.05.2025 da kirildi.

²⁰ EU law calls for all new cars to be CO2 emissions free from 2035 <https://www.weforum.org/stories/2023/03/this-eu-law-will-require-all-new-cars-sold-to-have-zero-co2-emissions-from-2035/> 25.05.2025 da kirildi.

yirik ishlab chiqaruvchilar belgilangan 95 g/km chegaradan oshmay, jarimalardan qochishga erishdilar. 2023-yil yakunlariga ko‘ra Yevropadagi barcha yirik avtomobil ishlab chiqaruvchilar o‘z flotlari bo‘yicha belgilangan CO₂ normativlariga erishdi – ayrimlari hatto maqsaddan ancha past ko‘rsatkich qayd etdi (masalan, BMW guruhi o‘rtacha 104 g/km bilan o‘ziga belgilangan 130 g/km maqsaddan 26 g/km past natijaga erishgan)²¹.



3-rasm. Yevropa Ittifoqida yengil avtomobillar uchun o‘rtacha CO₂ chiqindilarining tarixiy qisqarishi va kelgusidagi maqsad ko‘rsatkichlari (g/km)²²

Yevropa Komissiyasi kelgusida ham standartlarni yumshatmaslikka qat’iy qaror qilib, 2025–2027-yillarda avtomobil ishlab chiqaruvchilarga CO₂ normativiga erishishda yillik o‘rtacha ko‘rsatkichdan foydalanishga ruxsat berish (bir yildagi ortiqcha emissiyani keyingi yilgi zaxira hisobiga qoplash) kabi ozroq moslashuvchanlik taklif qilgan bo‘lsa-da, umumiy 2025-yil va 2030-yil maqsadlari o‘zgarmagan holda qolmoqda. Shu tarzda qat’iy ekologik me’yorlar Yevropa avtomobilchilarini innovatsiyalar sari intilishga va elektromobil inqilobida peshqadam bo‘lishga undaydi.

Yevropa Ittifoqi milliy hukumatlar darajasida ham avtomobil sanoatiga ko‘makni muvofiqlashtirib boradi. Masalan YEI ko‘plab mamlakatlarda joriy etilgan elektromobil subsidiyalari va soliq imtiyozlarini Yevropa kengashi qarorlari bilan

²¹ CO₂ emissions from new passenger cars in Europe: Car manufacturers’ performance in 2023 - International Council on Clean Transportation <https://theicct.org/publication/co2-emissions-new-pv-europe-car-manufacturers-performance-2023-sept24/> 25.05.2025 da kirildi.

²² CO₂ emissions from new passenger cars in Europe: Car manufacturers’ performance in 2023 - International Council on Clean Transportation <https://theicct.org/publication/co2-emissions-new-pv-europe-car-manufacturers-performance-2023-sept24/> 25.05.2025 da kirildi.

vaqtincha davlat yordami cheklovlaridan istisno qilgan ya'ni "yashil" maqsadlarni inobatga olgan holda davlat yordamiga ruxsat bermoqda. So'nggi paytlarda Yevropada elektromobillar sotuvi sekinlashgani va Xitoydan arzon EV importi oshgani sabab Germaniya kansleri Olaf Sholz 2024-yil oxirida butun Yevropa miqyosida EV xaridini rag'batlantirish dasturini joriy etishni taklif qildi²³. Uning ma'lum qilishicha, Yevropa Ittifoqi avtomobilsozlik sohasiga yordam berish maqsadida birlikda harakat qilib, elektromobil xaridorlariga butun ittifoq bo'ylab qo'shimcha subsidiya yoki imtiyozlar berish mexanizmini ishlab chiqmoqda. Bu tashabbus Yevropa avtomobil bozorini tashqi zarbalardan himoya qilish va ichki talabni rag'batlantirishga qaratilgan.

Savdo siyosati va xalqaro himoya choralariining roli: Yevropa Ittifoqi o'z avtomobil sanoatini global raqobatda qo'llab-quvvatlash uchun savdo tartibga solish vositalarini ham ishga soladi. Ittifoq doirasida umumiy bojxona ittifoqi mavjud bo'lib uchinchi davlatlardan keltiriladigan avtomobillarga yagona tashqi tariflar qo'llanadi (masalan, YEIga import qilinuvchi yengil avtomobillarga odatda 10% boj 7 39 41 olinadi). Shu bilan birga, Yevropa Komissiyasi xorijiy raqobatchilar tomonidan bozorni buzuvchi (demping yoki noqonuniy subsidiyalangan) amaliyotlar kuzatilsa, savdo himoya choralariini qo'llashga tayyorligini bildirgan. 2023-yilda Xitoy ishlab chiqaruvchilari arzon elektromobillari Yevropa bozorida tez ulush ola boshlagach, Ursula fon der Lyayyen Xitoy EVlariga nisbatan anti-subsidiya tergov boshlanganini e'lon qildi va "Yevropa o'z raqobat ustunligini saqlab qolish uchun nima kerak bo'lsa qiladi" deya qat'iy bayonot berdi. Haqiqatan ham Xitoy hukumati mahalliy EV ishlab chiqaruvchilarga katta moliyaviy yordam (soliq imtiyozlari, arzon kreditlar, energiya subsidiya, eksportga subsidiya) berayotgani ma'lum va bu holat Yevropa avtomobilchilari raqobatiga tahdid solmoqda. Bunga javoban YEI ham o'z ichida elektromobil sektorini rag'batlantirish uchun ko'plab choralar ko'rmoqda masalan a'zo davlatlar tomonidan EV xaridorlariga minglab yevro subsidiyalar ajratildi, ishlab chiqaruvchilarga soliq imtiyozlari berildi, uy-joy va ofislarda quvvatlagich o'rnatgan fuqarolar va bizneslar uchun soliq kreditlari taqdim etildi²⁴. Yevropa Komissiyasi shuningdek savdo kelishuvlari orqali Yevropa avtomobillariga xorijiy bozorlarda qulay sharoit yaratishga intiladi. Masalan, 2019-yilda kuchga kirgan YEI–Yaponiya iqtisodiy sheriklik bitimi Yevropadan Yaponiyaga avtomobil eksportiga 0% boj joriy etdi (ilgari 10% atrofida edi) va texnik reglamentlar o'zaro tan olinishini osonlashtirdi²⁵. Xuddi shuningdek, Janubiy Koreya bilan (2011), Kanada bilan (2017) va yaqinda Buyuk Britaniya bilan (Brexitdan keyin) erishilgan bitimlar Yevropa

²³ Germany's Scholz calls for Europe EV subsidy plan - France 24 <https://www.france24.com/en/live-news/20241210-germany-s-scholz-calls-for-europe-ev-subsidy-plan> 25.05.2025 da kirildi.

²⁴ Column: It's a bit rich of the EU to ding China over EV subsidies | Reuters <https://www.reuters.com/markets/commodities/its-bit-rich-eu-ding-china-over-ev-subsidies-2023-09-14/> 25.05.2025 da kirildi.

²⁵ EU-Japan: The agreement explained - EU Trade https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/japan/eu-japan-agreement/agreement-explained_en 25.05.2025 da kirildi.

avtomobillari uchun boj va no-tarif to'siqlarini kamaytirdi. YEI hozirda Mercosur (Janubiy Amerika mamlakatlari) bilan yirik erkin savdo bitimini yakunlash arafasida – bu bitim natijasida Janubiy Amerikaga Yevropa avtomobil eksporti ustidagi 35% lik bojlar butkul bekor bo'lishi kutilmoqda. Bularning barchasi Yevropa avtomobil ishlab chiqaruvchilari mahsulotlarini global bozorda arzonroq va erkinroq sotishiga imkon berib, ularning raqobatbardoshligini oshiradi. Qayd etish lozimki, Yevropa Ittifoqi savdo siyosatida faqat liberal choralar bilangina cheklanib qolmay, zarur holatlarda Jahon savdo tashkiloti (JST) qoidalariga muvofiq mudofaa choralarini ham ishga soladi. Masalan 2023-yilda boshlangan Xitoy EVlariga anti-subsidiya tergovu JST qoidalariga asosan olib borilmoqda ya'ni agar Yevropa bozoriga import qilinayotgan Xitoy elektromobillari hukumati tomonidan noqonuniy subsidiyalangan deb topilsa, YEI ushbu mahsulotlarga qarshi qo'shimcha boj joriy etishi mumkin. Bu choralar JSTning subsidiyalar va qarshi choralar bo'yicha kelishuviga muvofiq qo'llanadi. Yevropa shu bilan birga, AQShning 2022-yilda qabul qilgan Inflyatsiyani pasaytirish to'g'risidagi qonuni (IRA) doirasidagi EV subsidiyalaridan noroziligini ham bildirdi – negaki, ushbu qonun faqat Shimoliy Amerikada yig'ilgan elektromobillarga soliq kreditlari berib, Yevropa kompaniyalarini chetlab qo'yadi. YEI bu masalani JST doirasida hal qilishga urinmoqda va ayni paytda Yevropa ishlab chiqaruvchilari uchun ham shunga o'xshash rag'batlar paketini tayyorlashga kirishgan (yuqorida aytib o'tilgan Yevropa miqyosidagi EV subsdiya rejasi shular jumlasidan). Umuman olganda, davlat va Yevropa Ittifoqi darajasidagi tartibga solish vositalari Yevropa avtomobil sanoatining raqobatbardosh strategiyalarini qo'llab-quvvatlashga qaratilgan. Moliyaviy ko'mak va subsidiyalar ishlab chiqaruvchilarga yangi texnologiyalarga sarmoya qilishda yordam bermoqda, qat'iy ekologik standartlar ularni innovatsiyaga undab, uzoq muddatli barqaror raqobat ustunligi beradi, savdo siyosati esa Yevropa avtomobillariga global bozorlarni ochib berib, eksport salohiyatini ro'yobga chiqaradi. Shu bilan birga, YEI doimiy dialog va hamkorlik orqali sanoat va reguliatorlar o'rtasida muvozanatni saqlashga harakat qilmoqda masalan Avtomobil sanoati bo'yicha strategik muloqot doirasida ishlab chiqaruvchilar, yetkazib beruvchilar, kasaba uyushmalari va hokimiyat vakillari ishtirok etib, sektorda yuzaga kelayotgan muammolarni birgalikda hal etish choralarini ishlab chiqmoqda. Bunday yondashuv sanoat manfaatlari va ijtimoiy-ekologik maqsadlarni uyg'unlashtirib, Yevropa avtomobil sanoatining jadal o'zgarayotgan jahon bozorida muvaffaqiyatli raqobat yuritishiga zamin yaratadi.

Xalqaro tashkilotlar va kelishuvlarning Yevropa avtomobil sanoatiga ta'siri. Yevropa avtomobil sanoati rivojiga milliy va mintaqaviy darajadagi siyosatdan tashqari, xalqaro tashkilotlar va kelishuvlar ham sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Davlatlararo darajada avtomobil bozorini va uning raqobat qoidalarini shakllantiruvchi normalar Yevropa kompaniyalarining strategiyalarini belgi-lashda muhim omil bo'lmoqda.

Xususan, Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa iqtisodiy komissiyasi (UNECE) qoshidagi kelishuvlar, Parij iqlim kelishuvi va Jahon savdo tashkiloti (JST) qoidolari Yevropa avtomobil sanoatining global raqobatdagi ustunliklariga bevosita taalluqlidir.

BMT Yevropa iqtisodiy komissiyasi va WP.29 texnik reglamentlari. BMT Yevropa Iqtisodiy Komissiyasi (UNECE) doirasida qabul qilingan xalqaro texnik reglamentlar Yevropa avtomobillari raqobatbardoshligining muhim tayanchlaridan biridir. Xususan, 1958-yilda imzolangan “Xalqaro g‘ildirakli transport vositalari uchun yagona texnik talablar to‘g‘risidagi Jeneva kelishuvi” (1958 Agreement) va 1998-yildagi Global texnik reglamentlar bo‘yicha parallel kelishuv avtomobillar, ularning qismlari va uskunolari uchun umumiy standartlarni ishlab chiqishga qaratilgan. Ushbu kelishuvlar UNECE qoshidagi Butunjahon avtomobil reglamentlarini uyg‘unlashtirish forumi (WP.29) tomonidan yuritiladi. WP.29 doirasida har yili uch marotaba yig‘ilishlar bo‘lib, ularda yangi xalqaro reglamentlar qabul qilinadi yoki mavjud reglamentlar yangilanadi. Yevropa Ittifoqi ushbu kelishuvlarning to‘laqonli ishtirokchi-tomonidir va WP.29 yig‘ilishlarida YEI nomidan yagona pozitsiyada qatnashadi. Bu nimani anglatadi? Avvalo, Yevropa Ittifoqida amalda qo‘llanadigan ko‘plab texnik standartlar (yoritqich asboblari, tormoz tizimlari, xavfsizlik kamarlarining mustahkamligi va hokazo) WP.29 tomonidan ishlab chiqilgan BMT reglamentlariga asoslanadi. YEI 1958-yilgi Kelishuvga qatnashgani tufayli, Yevropa avtomobil ishlab chiqaruvchilari o‘z mahsulotlarini WP.29 tomonidan qabul qilingan yagona texnik talablarga muvofiq ishlab chiqarishlari va bir yo‘la ko‘plab mamlakatlarda (Kelishuvga a‘zo davlatlarda) sertifikat olishlari mumkin. Masalan, biror Yevropa zavodi o‘z mashinasini UNECE Reglamenti №94 (old to‘qnashuvdagi xavfsizlik) bo‘yicha sertifikatsiyadan o‘tkazsa, ushbu sertifikat kelishuvga a‘zo 50 dan ortiq davlatda (Evropa mamlakatlari, hamda Yaponiya, Avstraliya kabi) tan olinadi. Bu esa Yevropa avtomobillariga xalqaro bozorlarga chiqishda katta yengillik yaratadi, texnik to‘siqlarni bartaraf etadi va eksport xarajatlarini kamaytiradi²⁶. Shu bois, Yevropa avtomobil kompaniyalari WP.29 faoliyatida faol ishtirok etib, ko‘pincha yangi reglamentlarni tashabbus qiladilar yoki ularning shakllanishiga ta‘sir ko‘rsatadilar. Ayniqsa, avtomobillar xavfsizligi va ekologik talablar borasidagi Yevropa tajribasi global reglamentlarning asosi bo‘lib kelmoqda (masalan, UNECE reglamentlariga muvofiq yasalgan avtomobillar dunyoning aksar mamlakatlarida qabul qilinadi). WP.29 tizimi orqali texnik me‘yorlarning global uyg‘unlashuvi Yevropa sanoatiga ikki yo‘nalishda foyda keltiradi: (1) Yevropa andozalari global me‘yorlarga aylangani bois, yevropalik ishlab chiqaruvchilarning texnologik ustunligi tarqalayotgan bozorlarda ham o‘ziga mos muhit yaratadi; (2) raqobatchilar ham ayni standartlarga bo‘ysunganlari sabab, noto‘g‘ri raqobat yoki sifatsiz mahsulotlarning

²⁶ eur-lex.europa.eu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0243> 25.05.2025 da kirildi.

kirib kelishi cheklanadi. Shu tariqa, UNECE doirasidagi xalqaro tartibga solish Yevropa avtomobil sanoati raqobatbardoshligining “yashirin front”laridan biri bo‘lib, Yevropa davlatlari bunga katta e’tibor qaratadilar.

Jahon savdo tashkiloti va xalqaro savdo qoidalari. Jahon savdo tashkiloti (JST) avtomobil savdosini tartibga soluvchi global qoidalarni belgilaydi. Yevropa Ittifoqi JST nizomlariga rioya qilgan holda o‘z avtomobil bozorini himoya qilish yoki xorijiy bozorga kirish choralari amalga oshiradi. JSTning Bojlar va savdo to‘g‘risidagi Bosh kelishuvi (GATT)ga binoan, Yevropa Ittifoqi avtomobillarga nisbatan diskriminatsiyasiz savdo rejimini qo‘llaydi ya’ni barcha JST a‘zolariga bir xil boj stavkasi tatbiq etiladi va ichki bozordagi mahsulotlarga xorijiy bilan teng munosabat (milliy rejim) ta’minlanadi²⁷. Shu sabab, Yevropa davlatlari ichida milliy proteksionizm cheklanadi va yevropalik kompaniyalar yagona bozor doirasida erkin savdo qiladi. JST qoidalari Yevropa avtomobil sanoatiga asosan ikki yo‘nalishda ta’sir ko‘rsatadi.

Birinchidan, xalqaro savdo kelishuvlari JST qoidasiga asoslanadi. Yevropa Ittifoqi JST doirasida ko‘p tomonlama savdo erkinlashtirish jarayonida faol ishtirok etgan va avtomobillar bo‘yicha bojlarni sezilarli pasaytirgan. Masalan 1994-yilgi Urugvay raundidan keyin Yevropa Ittifoqi yengil avtomobillar importiga bojni 10% darajasida bog‘ladi (ilgarilari ayrim hollarda yuqoriroq edi). Yuk avtomobillari, avtobuslar, ehtiyot qismlar bo‘yicha ham JST jadvali doirasida maksimal boj stavkalari belgilangan. Natijada, yirik avtomobil ishlab chiqaruvchi davlatlar (Yaponiya, Janubiy Koreya, AQSh va boshqalar) Yevropa bozoriga kirishda nisbatan past tariflarga ega bo‘ldilar. Bu Yevropa iste’molchilari uchun tanlovni oshirgan bo‘lsa-da yevropalik ishlab chiqaruvchilar uchun ichki bozorda raqobatni kuchaytirgan. JST doirasidagi majburiyatlar Yevropa Ittifoqiga proteksionistik choralarni cheklaydi biroq YEI bunga javoban o‘z sanoatini innovatsiyalar bilan ilgari surishga intilmoqda. Shu bilan birga, YEI JST qoidalariga zid bo‘lmagan tarzda bir qancha ikki tomonlama va mintaqaviy erkin savdo bitimlarini imzolab, yevropalik ishlab chiqaruvchilar uchun yangi bozorlar ochganini yuqorida eslatdik. Bu bitimlar JSTning XXIV-10 moddasiga muvofiq, o‘zaro erkin savdo hududi shakllantirish orqali amalga oshmoqda va avtomobil eksportchilariga qo‘shimcha imkoniyatlar bermoqda. Ikkinchidan, JSTning nizolarni hal etish mexanizmi Yevropa avtomobil sanoatini ham qamrab olgan holda ishlaydi. Masalan, YEI avvalroq AQShning po‘lat va alyuminiyga joriy etgan bojlariga javoban JSTda da’vo qilgan edi bu bojlar avtomobil sanoatiga ham taalluqli bo‘lib, AQSh bozori uchun Yevropa avtoeksportini murakkablashtirgan edi. YEI JST orqali bosim o‘tkazib, AQSh bilan kelishuvga erishdi va natijada ushbu tariflar yumshatildi. Xuddi shunday, Yevropa Ittifoqi Xitoyda Yevropa avtomobillariga qarshi qo‘llaniladigan

²⁷ WTO. THE WTO AGREEMENTS: GATT 1947 https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47_e.htm 25.05.2025 da kirildi.

nohaq amaliyotlar yuzasidan ham JSTga murojaat qilishi mumkin (masalan, Xitoy elektr transport vositalariga ichki subsidiyalar berib, import elektromobillarni bozorga kiritmaslikka urinishi mumkin bu JST qoidalariga to'g'ri kelmaydi). JST qoidalari Yevropaga o'z sanoati manfaatlarini xalqaro huquqiy maydonda himoya qilish uchun asoslik beradi. Albatta, JST tizimi hozir ba'zi murakkabliklarga duch kelmoqda (nizolarni hal etish organining bloklanishi kabi), ammo baribir YEI va boshqa yirik iqtisodiyotlar o'rtasidagi savdo munosabatlarida JST tamoyillari amal qiladi.

Yevropa avtomobil sanoatiga ta'sir qiluvchi yana bir xalqaro tashabbus bu – BMTning iqlim o'zgarishi bo'yicha doiraviy konvensiyasi (UNFCCC) doirasidagi harakatlar va shuningdek Glazgo deklaratsiyasi kabi ko'ngilli kelishuvlar. 2021-yilgi Glazgo konferensiyasida qator mamlakatlar va yirik avtomobil kompaniyalari (shu jumladan, Daimler, GM, Volvo va boshqalar) 2040-yilgacha yangi avtomobillarni to'liq nol-emissiyaliga o'tkazish bo'yicha Memorandum imzolashdi. Germaniya, Fransiya kabi davlatlar ayrim hujjatlarga qo'shilmagani bo'lsada, umuman olganda global tendensiya Yevropa sanoatining yashil transformatsiyasini tasdiqlab turibdi.

Yevropa sanoati UNECE reglamentlari orqali global standartlarning shakllanishida yetakchilik qilmoqda, JST orqali esa adolatli savdo sharoitlari va yangi bozor imkoniyatlariga tayanmoqda. Bu omillar to'plami Yevropa avtomobil kompaniyalarining jahon bozoridagi raqobatbardosh strategiyalarini muvaffaqiyat bilan amalga oshirishiga xizmat qilmoqda. Yevropa avtomobil sanoati ayni paytda keskin transformatsiya bosqichida: bir tomondan, u ichki va tashqi siyosiy-talablarga moslashishi (dekarbonizatsiya, raqamlashtirish), ikkinchi tomondan, global raqobatchilarga munosib javob qaytarishi lozim. Ilmiy-tadqiqotga sarmoya, adolatli savdo muhitini saqlash, ekologik me'yorlarda yetakchilik qilish va innovatsion integratsiya orqali Yevropa avtomobil sanoati o'zining an'anaviy raqobat afzalliklarini yangi sharoitlarda ham qo'llab quvvatlamoda²⁸.

XULOSA

Tadqiqotda olingan natijalar Yevropa avtomobil sanoatining global avtomobil bozoridagi ustun mavqeyi ko'plab omillar bilan belgilanayotganini ko'rsatadi. Avvalo, elektromobillarga o'tish strategiyasi, barqaror rivojlanishga asoslangan ishlab chiqarish jarayonlari, yuqori texnologiyalarning keng tatbiqi va raqamli innovatsiyalar ushbu tarmoqning asosiy ustunliklarini tashkil etmoqda.

Yevropa kompaniyalari nafaqat mahsulot sifatini, balki ekologik tozalik, energiya samaradorligi va iste'molchi ehtiyojlariga moslashuvchanlik jihatidan ham jahon talablariga javob bera olishmoqda. Premium segmentdagi kuchli brend kapitali, keng tarmoqdagi xalqaro hamkorlik va sanoat integratsiyasi Yevropa ishlab

²⁸ The global and EU auto industry, according to ACEA data <https://www.faistgroup.com/news/global-eu-auto-industry-acea-data/> 25.05.2025 da kirildi.

chiqaruvchilariga global bozorda mustahkam pozitsiyalarni saqlab qolish imkonini bermoqda. Shuningdek Yevropa Ittifoqi va milliy hukumatlarning qo'llab-quvvatlovchi siyosati, qat'iy ekologik me'yorlar va savdo siyosatidagi himoya mexanizmlari bu tarmoqning uzoq muddatli raqobatbardoshligini ta'minlashda hal qiluvchi omil bo'lib xizmat qilmoqda. Xalqaro tashkilotlar, jumladan UNECE va Jahon Savdo Tashkiloti tomonidan belgilangan texnik va savdo qoidalari Yevropa avtomobil kompaniyalarining global miqyosda teng raqobat yuritishiga, texnik to'siqlarsiz eksportni amalga oshirishiga va ekologik standartlar asosida ishlab chiqarishni tashkil etishiga imkon yaratmoqda.

Xulosa qilib aytganda, Yevropa avtomobil sanoati global chaqiriqlarga moslashish, texnologik yangilanish va barqaror taraqqiyot orqali o'zining jahon bozoridagi mavqeini mustahkamlashda davom etmoqda. Kelajakda ham bu sohaning muvaffaqiyati raqamlashtirish, ekologik innovatsiyalar, xalqaro integratsiya va reguliator siyosatlarning uyg'unlashgan yondashuvida bo'lishi shubhasiz.

Xitoy elektromobillarining Yevropa bozoriga nisbatan tahdidiga ilmiy asoslangan yechim sifatida "Strategik muvozanat modeli" asosida selektiv mudofaa choralarini qo'llash va sanoat transformatsiyasini kuchaytirishni keltirib o'tishimiz mumkin. Ushbu muammoga qarshi faqat boj joriy etish orqali emas balki uch bosqichli strategik akademik model orqali yondashish foydaliroq natija beradi.

1. Differensial savdo himoyasi (selektiv tariflar). Jahon savdo tashkiloti (JST) qoidalariga muvofiq, faqat dalillarga asoslangan subsidiyalar bo'yicha targeted antisubsidiya choralarini joriy etish ya'ni subsidiyalangan mahsulotlar uchun vaqtinchalik boj stavkalarini belgilash (masalan, 15–30%) va bojlar har bir kompaniya yoki mahsulot toifasiga individual asosda belgilanadi (masalan, faqat BYD kompaniyasiga nisbatan). Bu esa umumiy savdoga zarar yetkazmaydi, lekin noto'g'ri ustunlikni cheklaydi.

2. Ichki innovatsion investitsiya paketlari (strategik qo'llab-quvvatlash). Yevropa Ittifoqi va milliy hukumatlar quyidagi yo'nalishlarga maqsadli subsidiyalar va grantlar ajratishi kerak:

- "Made in Europe" tamg'ali elektromobil platformalari uchun qo'shilgan qiymat zanjirlarini (R&D, ishlab chiqarish, savdo) moliyaviy qo'llab-quvvatlash;
- Batareyalar va yarimo'tkazgichlar ishlab chiqarish bo'yicha mahalliy ekotizimlarni shakllantirish (Gigafactorylar uchun grantlar);
- Innovatsion texnologiyalar (vodorod, AI, 3-darajali avtonom haydash) sohalariga sarmoyani oshirish.

3. Savdo diplomatiyasi va standartlar integratsiyasi. Yevropa Ittifoqi Xitoy bilan texnik reglamentlar bo'yicha muloqotni kuchaytirish (masalan, ekologik chiqindi darajalari, batareya xavfsizligi) va minimal narx yoki kvota kabi bozorga kirish cheklovlarini muzokara asosida belgilash kerak. Shuningdek JST doirasida adolatsiz

raqobatga qarshi ko‘p tomonlama choralar (koalitsiya orqali bosim) ishlatishi mumkin. Bu yondashuv Xitoy bilan ochiq savdo aloqalarini saqlagan holda, Yevropa bozorini haddan ziyod subsidiyalangan importdan himoya qilishga xizmat qiladi.

Yevropa avtomobil sanoatining Xitoy elektromobillari bilan bog‘liq raqobat muammosi murakkab, ko‘p omilli tusga ega. Uning yechimi proteksionistik bo‘lishi emas, balki xavfsiz, barqaror va innovatsion muvozanatni ta‘minlaydigan tizimli choralarni o‘z ichiga olishi kerak.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. ACEA – European Automobile Manufacturers’ Association statistik ma’lumotlari (2024). Global va Yevropa avtomobil bozori ko‘rinishi.
2. McKinsey (2024). “European automotive industry: what it takes to regain competitiveness” – Yevropa avtomobil sanoati raqobatbardoshligi tahlili.
3. Yevropa Komissiyasi (2025). “Boosting the European car sector” – Avtomobil sanoatini qo‘llab quvvatlash bo‘yicha Harakatlar rejasi.
4. Reuters (2023). Xitoy elektromobillariga YEI anti-subsidiya tergov xabar.
5. CLEPA (2023). Yevropa avtomobil qismlari industriyasi ma’ruzasidan – R&D investitsiyalar statistikasi.
6. International Energy Agency – Global EV Outlook 2023 (2023). Korporativ strategiyalar bo‘limi Avtomobil ishlab chiqaruvchilarning elektrifikatsiya maqsadlari.
7. International Council on Clean Transportation (2024). “CO2 emissions performance of new passenger cars in Europe, 2023” – Yangi avtomobillar emissiyasi va maqsad ko‘rsatkichlari.
8. Wikipedia (2023). “List of automotive manufacturers by production” (2023-yilgi ko‘rsatkichlar) Dunyoning eng yirik avtomobil ishlab chiqaruvchilari ro‘yxati.
9. Euronews (2023). YEI-Merkosur savdo bitimi sharhi – Avtomobillar boj stavkalari haqida.
10. Transport & Environment (2021). Yevropa avtomobillariga CO2 standartlari sharhi.
11. https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector_en
12. <https://www.faistgroup.com/news/global-eu-auto-industry-acea-data/>
13. <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/european-automotive-industry-what-it-takes-to-regain-competitiveness>
14. <https://www.factorywarrantylist.com/car-sales-by-manufacturer.html>
15. <https://www.acea.auto/figure/rd-shares-of-industrial-sectors-in-european-union/>
16. <https://www.clepa.eu/insights-updates/publications/eu-could-face-historic-shift-as-automotive-trade-balance-tilts-towards-deficit/>

17. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/corporate-strategy>
18. <https://seat11a.com/blog-volkswagen-ag-from-the-peoples-car-to-global-sustainability-leader/>
19. <https://m.economictimes.com/industry/renewables/volkswagen-bets-on-us-startup-to-save-its-ev-strategy/articleshow/>
20. <https://www.euronews.com/business/2024/11/19/eu-mercosur-trade-deal-winners-and-losers-in-europe>
21. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_automotive_manufacturers_by_production
22. <https://rhomotion.com/news/europes-ev-subsidy-landscape-set-for-changes-in-2025-industry-update/>
23. <https://www.weforum.org/stories/2023/03/this-eu-law-will-require-all-new-cars-sold-to-have-zero-co2-emissions-from-2035/>
24. <https://theicct.org/publication/co2-emissions-new-pv-europe-car-manufacturers-performance-2023-sept24/>
25. <https://www.france24.com/en/live-news/20241210-germany-s-scholz-calls-for-europe-ev-subsidy-plan>