

Катерина ВОЛКОВА,

Нина ГОСТИЕВА

# АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ КНР: СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И РОСТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ

### Аннотация

В статье рассматриваются исторические этапы семидесятилетней истории становления китайского автопрома, выявляются особенности стратегического планирования в отрасли, позволившие стране выйти в мировые лидеры по объемам производства и добиться конкурентоспособности на мировом рынке.

Автомобильная промышленность является одной из стратегически важных отраслей для многих экономик мира. Она выступает драйвером для развития технологий, науки и управления. Кроме того, автомобильная продукция – значимый товар для мирового экс-

порта. Самым ярким примером динамично развивающегося национального автопрома сегодня является китайское автомобилестроение. По объемам производства и продаж в последние годы Китай оставил конкурентов позади, хотя еще не так давно автоэкс-

---

**ВОЛКОВА Катерина Сергеевна** – ассистент кафедры политической экономики и истории экономической науки РЭУ им. Г. В. Плеханова, Россия, Москва, email: kirbireva@ya.ru, SPIN-код: 7450-3818.

**ГОСТИЕВА Нина Казбековна** – кандидат экономических наук, доцент кафедры политической экономики и истории экономической науки РЭУ им. Г. В. Плеханова, Россия, Москва, email: ngostieva@gmail.com, SPIN-код: 2470-2156.

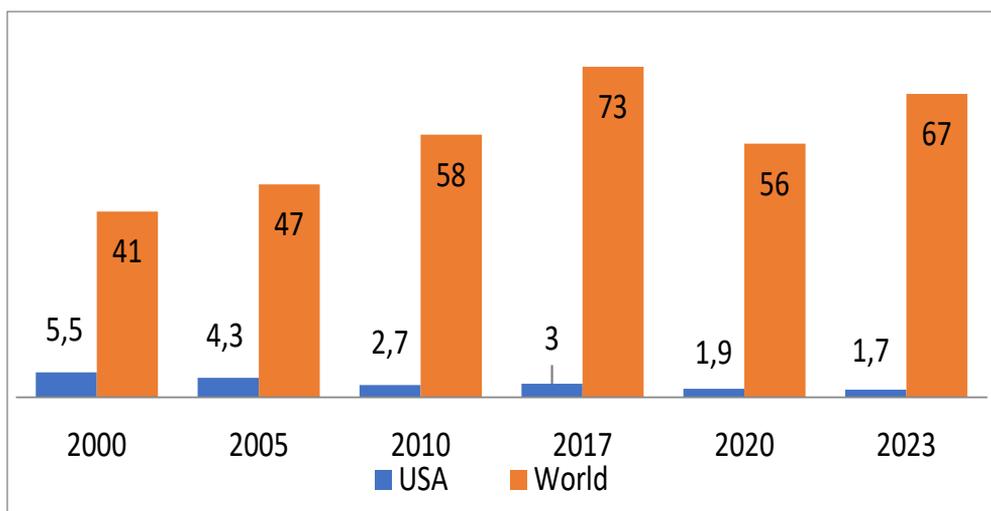
**Ключевые слова:** автомобильная промышленность Китая, стратегическое планирование, международная конкурентоспособность, структура экспорта

DOI: 10.48137/23116412\_2024\_4\_116

порт страны на мировом рынке не превышал 2%. Целью данной статьи является рассмотрение исторических этапов развития автопрома КНР, исследование китайских особенностей в стратегическом планировании, позволивших стране добиться высокой конкурентоспособности отрасли на мировом рынке.

Серьезные изменения на мировом рынке автопроизводителей

начались во второй половине XX века. Если в 1950 году на долю США приходилось более 80% мирового производства автомобилей, не считая коммерческих, то в начале XXI века американский автопром резко потерял свою конкурентоспособность, а его доля в мировом производстве пассажирских автомобилей к 2023 году снизилась до 2,5%.

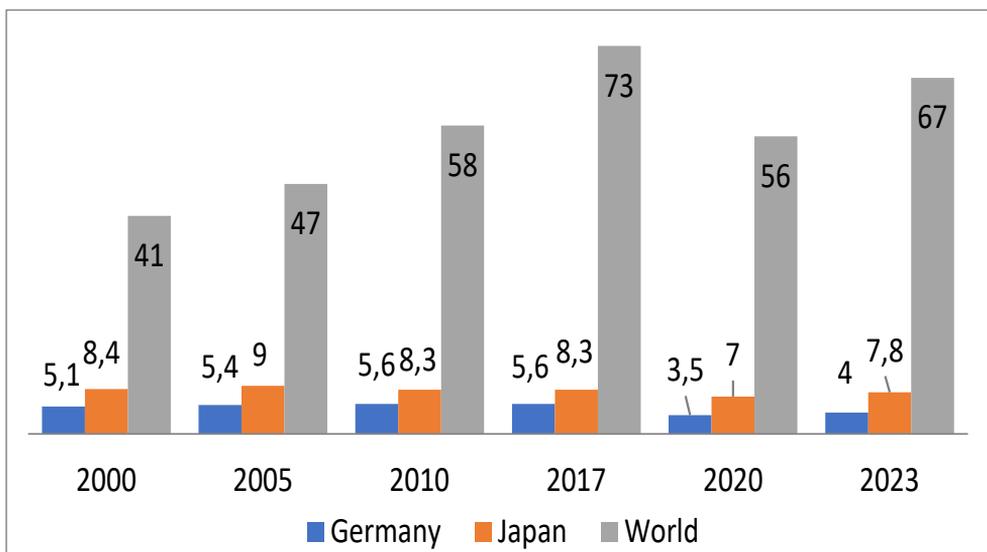


**Рис. 1. Объем производства пассажирских автомобилей в США и в мире, 2000-2023 гг., млн шт.<sup>1</sup>**

Рост мирового автопрома во второй половине XX века обеспечивался за счет развитых индустриальных экономик – именно в них расло как производство, так и потребление автомобилей. Наряду с США в 1960 году в число крупнейших игроков авторынка вышли Германия и Япония. К 1990 году

на их долю приходилось 27,4% и 12,7% мирового производства автомобилей соответственно. Однако, как и в Соединенных Штатах, рыночная доля Японии и Германии в мировом производстве автомобилей в 2023 году существенно сократилась до 11,6% и 5,9% соответственно.

<sup>1</sup> International Organization of Motor Vehicle Manufacturers // <https://www.oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 18.09.24).



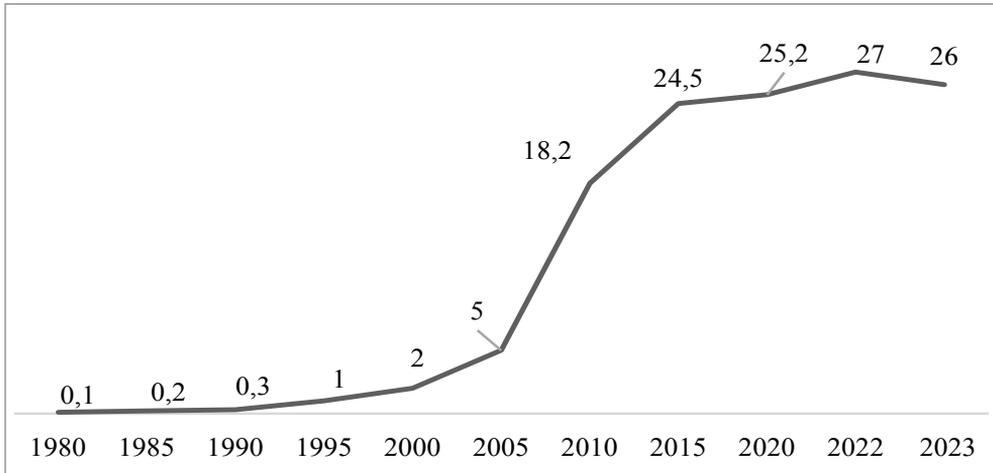
**Рис. 2. Объем производства пассажирских автомобилей в Германии, Японии и в мире в 2000-2023 гг., млн шт.<sup>2</sup>**

Начало XXI века характеризуется новым трендом и новым лидером – важнейшим фактором роста мирового производства автомобилей становится Китай. За последние 30 лет объем производства автомобилей в Китае вырос почти в 300 раз: в 2023 году в стране выпустили более 26 млн машин, хотя в 1980-х этот показатель не приближался и к 500 тыс. единиц (рис. 3). Сегодня в Китае более 80 автомобильных компаний, среди них десятка самых крупных: SAIC, FAW, BYD, Changan, GAC, Dongfeng, BAIC, Chery, Geely и Great Wall. По выпуску легковых машин Китай в 2,5 раза превзошел США и в 3,5 раза – Японию. Китайский авто-

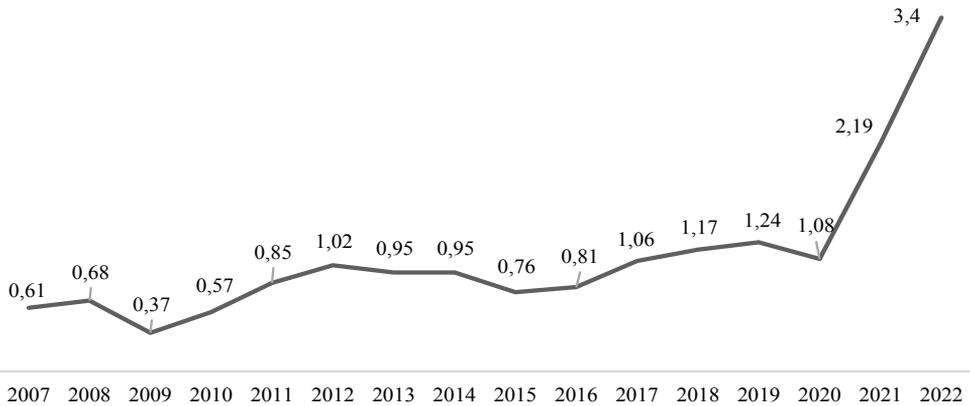
пром вырос за 2023 г. на 48,3%. Сегодня на китайском рынке представлены более 670 марок. В среднем каждый день с конвейера сходит 74 000 готовых машин.

Кроме того, КНР – мировой лидер в производстве электромобилей, причем китайские автомобильные компании, такие как BYD, Wuling, Chery, Changan и GAC, контролируют более 80% внутреннего рынка электромобилей Китая. IBIS World провел анализ 208 отраслей промышленности Китая за 2023 год, и выяснил, что сектором, в котором наблюдался наиболее существенный рост экспорта, были автомобили, работающие на альтернативном топливе (рис. 4).

<sup>2</sup> International Organization of Motor Vehicle Manufacturers // <https://www.oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 18.09.24).



**Рис. 3. Производство автомобилей в Китае (пассажирские и коммерческие), млн. ед.<sup>3,4</sup>**



**Рис. 4. Экспорт автомобилей из Китая, млн. ед.**

Такие впечатляющие темпы роста китайского автопрома нельзя не связать с особенностями стратегического управления по средствам пятилетних планов, в ходе которых при непосредственном участии

государства цели достигались сначала директивными, а дальше индикативными методами с использованием рыночных рычагов – субсидий, льготного кредитования, государственных закупок и преференций.

<sup>3</sup> Production of cars in China from 2010 to 2022, by type // <https://www.statista.com/statistics/281133/car-production-in-china/> (дата обращения: 18.09.24).

<sup>4</sup> China Automobile Dealers Association // <http://www.cada.cn/> (дата обращения: 18.09.24).

Пятилетние планы Китая приводятся в жизнь с 1953 года и играют ведущую роль в экономическом росте и социальном развитии страны. С 1950-х годов автомобильная промышленность была выбрана Китаем как одна из ключевых отраслей для развития. Этот выбор был обусловлен несколькими факторами. Автопром – высокотехнологичная отрасль, развивающая научно-технический уровень всей экономики. Она имеет высокий мультипликативный эффект за счет массы смежных предприятий, поставляющих сырье и компоненты. Таким образом, один юань, инвестированный в производство машин, дает экономический эффект в несколько юаней, стимулирует рост взаимосвязанных отраслей и создает множество высококвалифицированных рабочих мест.

В начале 1950-х годов Советский Союз поддержал Китай в создании современных заводов по производству грузовых автомобилей. Тогда, в 1953 году при помощи СССР началось строительство завода *FAW (First Automotive Works)*. Прототипом для архитектуры предприятия послужил российский завод ЗИЛ. Вслед за *FAW* в 1960-х годах появился ряд производителей военных грузовых автомобилей, гражданских пожарных машин и скорой помощи. Тогда же были построены Второй автомобильный завод, позже он был переименован в *Dongfeng Motor Corporation*, а также автомобильные заводы в Сычуани и Шаньси.

Развитие китайского автопрома не сводилось исключительно к

строительству новых заводов, а стало примером системного, многокомпонентного подхода: значительное внимание уделялось подготовке квалифицированных кадров и НИОКР. В программы университетов и среднетехнических учебных заведений вводились специальности, связанные с автомобилестроением и механикой. Серьезное внимание было уделено разработкам, инвестиции направлялись в научно-исследовательские институты и создание промышленных стандартов.

Таким образом, 50-е годы стали началом первого этапа развития китайского автопрома, продолжившегося три десятилетия. Автомобилестроение росло в социалистическом секторе, все предприятия были государственными, готовая продукция закупалась прежде всего для государственных нужд. Основными направлениями стали грузовой и общественный транспорт.

Начиная с 1981 года фокус отрасли сместился с тяжелых транспортных средств на легковые автомобили и другие легкие транспортные средства. В качестве основных целей развития были заявлены качество и массовое производство. На этом этапе главным двигателем китайского автопрома стали иностранные инвестиции, но под контролем государства. Целью политики создания совместных китайско-иностраных предприятий стало приобретение зарубежных технологий. Центральное правительство намеревалось использовать производство с полной загрузкой в качестве инструмента

приобретения технологий для развития независимых научно-исследовательских возможностей и создания собственных брендов.

В 1983 году между *BAIC* и *American Motors Corp.* было создано первое совместное предприятие – *Beijing Jeep*. *VW* так же был одним из первых иностранных инвесторов в Китае, они создали совместное предприятие с *SAIC* в октябре 1984 года. К концу 1998 года компании из более чем 20 стран создали более 600 автомобильных предприятий с иностранными инвестициями на сумму 20 млрд долл., на их долю приходилось более 40% капитала автомобильной промышленности [1]. В начале 2000-х годов совместные предприятия глобальных игроков и Китая контролировали более 95% рынка в Китае. Важно отметить, что китайско-иностранное совместные предприятия жестко регулировались; иностранным компаниям разрешалось владеть не более чем 50% акций. Государственные автомобильные концерны Китая были основными получателями государственной поддержки в виде кредитов, субсидий, стимулирования НИОКР, государственных закупок, налоговых льгот, высоких тарифов и квот на импорт автомобилей и запчастей, а также поощрения частных лиц к покупке автомобилей.

Отдельный акцент в системе государственного регулирования был сделан на экспорт производимой в Китае продукции. В 1991 году Государственный совет установил целевой показатель экспорта механической и электронной продукции, ко-

торый должен был составлять 20% всего экспорта к концу Восьмой пятилетки. В нем также предусматривалось, что в центре внимания найдутся автомобили и запчасти, а перед предприятиями ставилась цель получения доступа к рынкам Северной Америки и Западной Европы.

Проводимая экономическая политика принесла свои плоды. В 1998 году Китай занимал 10-е место в мире с годовым объемом производства 1,628 млн автомобилей и 1-е место по производству мотоциклов. Несмотря на использование иностранных инвестиций в качестве опоры развития отрасли, Китай активно вел самостоятельные разработки различных транспортных средств, правда за исключением легковых автомобилей.

Таким образом, основной характеристикой развития китайского автопрома в 80-90-х годах XX века стала ориентация на привлечение иностранных инвестиций, создание совместных предприятий под государственным контролем. Спрос на произведенные машины был обеспечен экспортом и внутренним спросом за счет заградительных тарифов.

В 2000-х принципы развития китайской автомобильной промышленности вновь были пересмотрены. С одной стороны, десятый пятилетний план продолжал поощрять индивидуальную покупку автомобилей и разработал новую стратегию «выезда за границу», которая помогла китайским компаниям выйти на международный уровень. С другой стороны, вступление Китая в ВТО в

2001 г. определило изменение инструментария государственного регулирования. Рынок участников торговой организации должен быть открытым для остальных, поэтому политика высоких тарифов и пошлин на импортные автомобили и автозапчасти была постепенно отменена. Впрочем, китайский автопром был уже достаточно зрелым для сокращения тарифной защиты внутренних производств. Ключевыми направлениями развития стали технологические инновации и увеличение доли на внутреннем рынке, в то время как общемировой тренд на устойчивое развитие положил начало новому направлению разработки – энергосберегающих транспортных средств.

Государство поощряло и сотрудничество в сфере НИОКР, а именно кооперацию автопроизводителей для разработки независимых патентов и брендов. Если раньше акцент делался на привлечении иностранных технологий, то теперь на их базе создавались патенты и внедрялись собственные разработки. Для этого были выделены средства из национального фонда развития внешней торговли для поддержки исследований и разработок. Были внедрены новые меры политики, повышающие защиту интеллектуальной собственности в автомобильной промышленности. А в дополнение к льготным кредитам и возврату налогов были упрощены процедуры для иностранных инвестиций.

Экологическая проблема, с которой столкнулся Китай, обусловила активное развитие отрасли электро-

мобилей. Уже с 2001 года китайское правительство осуществляло крупные инвестиции в разработку месторождений материалов для аккумуляторов. 15 декабря 2005 года 6 министерств, включая Национальную комиссию по развитию и реформам, Министерство связи и Государственное управление охраны окружающей среды, совместно опубликовали государственную политику «Мнения о поощрении развития энергосберегающих технологий и экологически чистых транспортных средств малого водоизмещения». Целью политики было сокращение автомобильных выбросов в рамках общей программы по улучшению экологической обстановки. В рамках Десятого пятилетнего плана был создан фонд исследований и разработок в размере 950 млн юаней. Национальные проекты исследований и разработок в области высоких технологий («План 863») выделили финансирование в размере 0,8 млрд долл. специально для разработки энергоэффективных технологий и новых энергетических транспортных средств. Опорой развития электромобилей стали автогиганты в сотрудничестве с ключевыми поставщиками запчастей и комплектующих, а также с научно-исследовательскими институтами и университетами.

Одновременно с развитием производства и технологий проводилось стимулирование спроса. Несмотря на бурно развивающуюся отрасль, Китай оставался молодым автомобильным рынком, и поддерживаемые семейные автомобили

по-прежнему считались признаком богатства и высокого социального статуса для большинства китайцев. Из-за неблагоприятной экологической обстановки передвижение на личных машинах по крупным городам Китая было ограничено. 1 апреля 2006 года правительство Пекина официально отменило запрет на использование небольших легковых автомобилей и открыло улицу Чанъань для машин с объемом выхлопа менее 1,0 литра. Улица Чанъань – имиджевый транспортный маршрут Китая, по нему перемещаются во время различных важных государственных дел и мероприятий. После отмены запрета на малолитражные автомобили в Пекине другие китайские города также начали следовать примеру Пекина по стимулированию приобретения автомобилей.

Итак, 2000-е годы – это время отказа от заградительных пошлин, продолжения активного стимулирования собственных разработок, увеличения доли добавленной стоимости в экспорте, а также становления новой отрасли электромобилей.

Следующий этап развития отрасли напрямую связан с последствиями мирового финансового кризиса 2009 г. Спрос на мировом рынке серьезно сократился и фокус стратегии китайского автопрома сместился в сторону внутреннего рынка. Этот этап характеризуется двумя важнейшими направлениями государственной политики. С одной стороны – стимулирование спроса в стране, с другой стороны новый размах приобретает концентрация

и централизация капиталов. Крупные предприятия – это не только экономия на издержках за счет эффекта масштаба, но и возможность долговременного планирования и финансовые возможности для серьезных инвестиций. Государство поощряло компании «Большой четверки» (SAIC, Dongfeng, FAW и Changan) к приобретению небольших предприятий по всей стране. То же происходило с ведущими компаниями по производству запасных частей и комплектующих, которые расширялись путем слияний и реструктуризации с целью увеличения их доли как на международном, так и на внутреннем рынке. В 2009 г. министерство промышленности и информации Китая провозгласило о том, что новые производственные мощности должны быть построены на основе слияний и поглощений существующих автомобильных предприятий.

Что касается электромобилей, развитие этой индустрии было выбрано в качестве стратегического направления экономического развития Китая и продолжало расти. В рамках политики «Пилотного проекта по продвижению плана энергосбережения и новых энергетических транспортных средств», опубликованной в 2009 году, были выбраны 13 китайских городов, включая Пекин, Шанхай, Чунцин, Чанчунь, Дальянь, Ханчжоу, Цзинань, Ухань, Шэньчжэнь, Хэфэй, Чанша, Куньмин и Наньчан, в качестве демонстрационных городов для развития рынков электромобилей. В этих городах была создана инфраструктура

ра, включая зарядные станции. Политика субсидирования на этом этапе ограничивалась электробусами, служебными автомобилями бизнес-класса и электромобилями, а также собственно строительством зарядных станций, предназначенных специально для общественных служб. Официально субсидия на электробусы, получаемая от центрального правительства, варьировалась от 150 до 300 тыс. юаней на автобус в зависимости от источников питания, длины и дальности хода. Не исключено, что фактически субсидия была намного выше, но ее сложно оценить из-за отсутствия статистических данных о субсидии местных органов власти. Еще одним важным моментом в развитии производства электромобилей стало авансирование. Местные органы власти частично оплачивали продукцию еще до ее производства, что позволяло производителям не зависеть от кредитов, получать гарантированный сбыт и, соответственно, гарантированную прибыль. В результате усилий государственного регулирования, за 11 пятилетку (2006-2010 гг.) было продано 7200 электромобилей. Все они были куплены местными органами власти для общественного транспорта, так что на этом этапе частного рынка данных товаров еще не существовало.

Стратегия поддержки автопрома не ограничивалась исключительно государственными субсидиями и государственными закупками, но включала в себя также стимулирование частных инвестиций. В середине 2010 года цен-

тральное правительство запустило новую политику «Предоставления субсидий на частную покупку новых энергетических легковых автомобилей», которая была предварительно реализована в 6 городах Китая, включая Пекин, Шэньчжэнь, Шанхай, Хэфэй, Чанчунь и Ханчжоу. В 2010-2012 годах субсидия на каждый пассажирский электромобиль составляла до 60 тыс. юаней. Предполагалось, что субсидия будет уменьшена, когда объем продаж частных ЭМ превысит 50 тыс. штук. Целью этой политики было создание китайского частного рынка электромобилей.

Тем не менее, этот стимул не получил ожидаемого отклика со стороны общественности из-за недостаточно развитой инфраструктуры и отсутствия четкой политики в отношении автомобильных номерных знаков *NEVS*. Яркий пример – Пекин. По правилам лотереи в Пекине ежегодно можно было выдавать только 240 тыс. автомобильных номерных знаков (на 20 млн жителей этого города). То есть, если покупатель приобрел обычный бензиновый автомобиль, то регистрационный номер на него он получал только через год или через два. А ездить на автомобиле он получал возможность только в определенные дни (по четным числам, если номер заканчивается на четное число и по нечетным, если на нечетное). Так что, несмотря на высокие субсидии, пекинцы не торопились покупать электромобили.

Пекин отменил ограничения по номерным знакам автомобилей и

разрешениям на вождение для всех электромобилей в начале 2014 года. Причем касалось это только продукции местных предприятий, внесенных в специальный каталог. Помимо неограниченного разрешения на выдачу автомобильных номеров для электромобилей, правительство Пекина дополнительно увеличило льготные субсидии. Например, при покупке E150 EV производства *Beijing Auto*, достаточно было заплатить 96 800 юаней, почти 40% от его рыночной цены, а остальное оплачивало центральное

правительство и местные власти Пекина. Благодаря подобным мерам, продажи электромобилей в Пекине резко выросли и к 2015 году вышли на первое место, составив почти 16% от общего объема продаж электромобилей в Китае. Пример Пекина в различных интерпретациях распространился и на другие провинции страны и даже получил свое название – «политика местного протекционизма». Данные об уровне субсидий, предложенных разными провинциями страны, представлены в таблице 1.

Таблица 1.

#### Применение местного протекционизма в различных провинциях КНР [12]

	Период	Провинция	Размер субсидии	Требования
1	01.03.2009 – 31.12.2009	Хэбэй	10% или 5000 юаней	Местные производители минивенов
2	01.07.2009 – 31.12.2009	Хейлонгджанг	15% или 7500 юаней	Производители местных брендов
3	18.08.2009 – неизвестно	Хенань	3% или 1500 юаней	Местные производители провинции Хенань
4	07.03.2009 – неизвестно	Гуанси	Сниженный налог на покупку	Производители местных брендов
5	01.01.2012 – 31.12.2012	Чунцин	Всего 300 млн юаней	Changan Automotive
6	04.04.2012 – 31.12.2012	Анху	3000 юаней	Местные производители автомобилей для такси
7	01.07.2012 – 30.06.2013	Чанчунь, провинция Цилинь	3500-7000 юаней	Местные суббренды концерна FAW
8	01.05.2015 – 30.04.2016	Фучжоу, провинция Цзянси	5%- 10%	Jiangling Automotive
9	15.11.2015 – 15.12.2015	Гуанси	1500-2000 юаней	Производители местных брендов
10	21.12.2015 – неизвестно	Харбин	До 60%	Местные производители электромобилей

Аналогичная политика проводилась и в одном из самых технологичных и благополучных регионов страны – Шанхае. Однако здесь сначала ввели, а потом отменили местный протекционизм, предложив покупателям разнообразные варианты автомобилей, бесплатные номера и отсутствие ограничений по времени поездки. Для шанхайцев возможность приобрести любую машину, а не только местного производства была важнее цены. Поэтому месячные продажи новых энергетических автомобилей в декабре 2015 года в Шанхае превысили 10 тыс. единиц.

Таким образом, местный протекционизм стал оригинальным методом стимулирования внутреннего спроса на очередном этапе развития китайского автопрома. С 2009 года в 13 городах, таких как Пекин, Шанхай и Чунцин, были реализованы масштабные и дорогостоящие пилотные проекты по продвижению новых транспортных средств. Были установлены 18 четких стандартов производства и требований к поступлению на рынок, а также созданы крупные фонды субсидий, предназначенные как для производителей автомобилей, так и для компонентов [3]. Для покупателей выделялись специальные субсидии на покупку авто, произведенных местными предприятиями.

Наряду с развитием внутреннего рынка Китай стимулировал экспорт капитала под контролем государства, то есть инвестиции в зарубежные предприятия. «Поло-

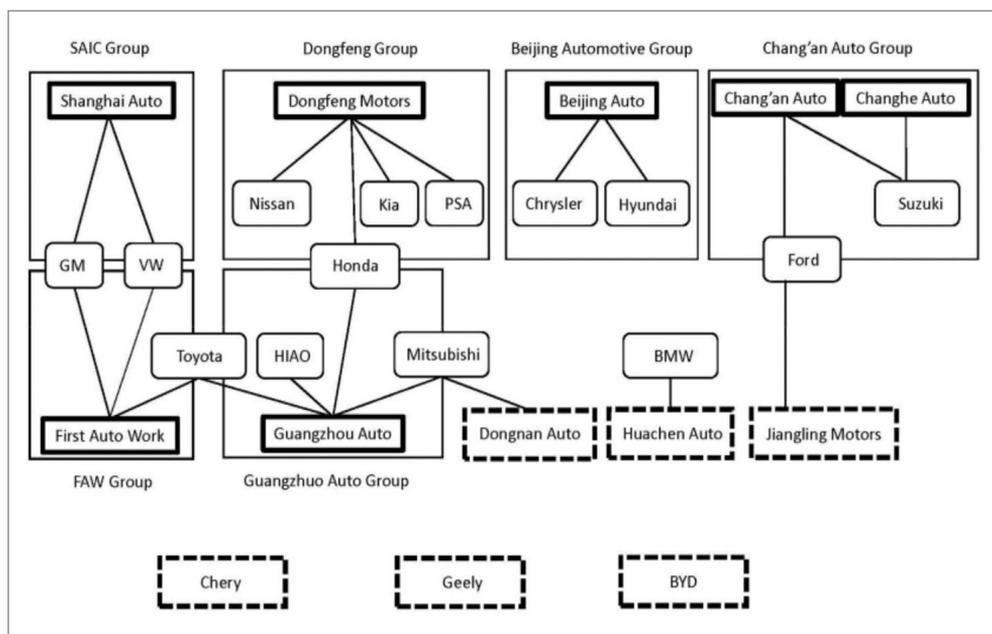
жение по вопросам инвестирования в предприятия за рубежом» еще в 2004 г. установило подробные правила о том, как китайские компании должны создавать новые зарубежные фирмы или осуществлять слияние, поглощение, покупку акций или инвестирование в существующие иностранные компании. С 2010 года требования и процедуры, касающиеся «выезда за границу», постоянно сокращались и упрощались. Если раньше акцент был на вывозе готовой продукции, то теперь осуществляется целенаправленный вывоз капиталов, то есть прямые иностранные инвестиции.

Подводя итог для этапа, охватывающего период, от мирового кризиса 2009 до 2015 гг., можно выделить два ключевых момента. Во-первых, основной упор был сделан на развитии внутреннего спроса: создана инфраструктура, предприятия и покупатели получали субсидии, льготные кредиты, активно применялись госзакупки, авансирование и местный протекционизм. Во-вторых, стимулировались инвестиции в иностранные предприятия, росло количество и качество собственных разработок.

После 2015 года разработка политики становится более сложной и деликатной. Пятилетки активного государственного участия позволили автопроизводителям крепко встать на ноги, однако одновременно развилось немало случаев мошенничества, когда предприятия существовали на го-

сударственные субсидии, не развивая технологий и производства. 19 академиков Китайской академии наук заявили, что дальнейшие высокие субсидии ухудшат развитие отрасли электромобилей, поскольку большая часть субсидий фактически превратилась в сверхприбыль этих автомобильных предприятий. В начале 2016 года у 13 автопроизводителей, включая *Shuanghuan Automobile Co.* и *Anhui Huayang Automobile*

*Manufacturing Co.*, которые когда-то были лидерами на местном автомобильном рынке Китая, были отозваны разрешения на производство легковых автомобилей из-за технического мошенничества. Еще 5 государственных автопроизводителей были наказаны центральным правительством за мошенничество при получении государственных субсидий на сумму не менее 1,10 млрд юаней.



**Рис. 5. Рыночная структура автомобильной промышленности КНР [4]<sup>5</sup>**

<sup>5</sup> Китайские фирмы, которые, по крайней мере частично, принадлежат государству, выделены жирным шрифтом. Частные китайские фирмы выделены жирным пунктиром. Международные автомобильные компании выделены закругленными прямоугольниками. Линии, соединяющие фирмы, указывают на совместные предприятия между фирмами. Большие прямоугольники вокруг государственных фирм и международных автомобильных компаний, с которыми они создают совместные предприятия, указывают на крупнейшие государственные автомобильные концерны в Китае.

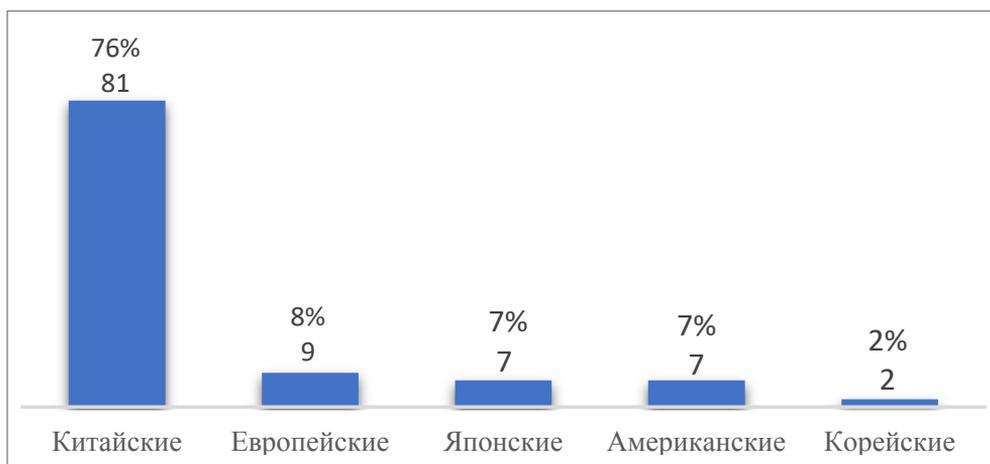
Ужесточение политики коснулось также и сферы производства электромобилей. Несмотря на то, что развитие электромобилей было предусмотрено 3-м пятилетним планом (2015-2020 гг.), безусловные субсидии были постепенно отменены. Для сравнения, доля компаний, получивших субсидии, снизилась с 78% в 2017 до 47% в 2021 г. Кроме того, были пересмотрены стандарты и условия выдачи субсидий. Если раньше, они имели массу лазеек и довольно широкое трактование, то теперь технологический стандарт для электромобилей был описан конкретно. Например, были увеличены субсидии для электромобилей с запасом хода более 300 км на одну зарядку, но субсидии для тех, у кого пробег менее 300 км, были резко сокращены или полностью отменены [4]. Государство направляло отрасль к постоянному улучшению качественных и количественных характеристик продукции и было ключевым игроком в отрасли – китайские автогиганты к 2015 г. остаются под строгим государственным контролем.

В 2015 году в Китае было 5 крупнейших автомобильных концернов: SAIC, Dongfeng, FAW, Changan и BAIC. SAIC заняла первое место, продав 5,86 млн автомобилей, в то время как Dongfeng стала второй, продав 3,87 млн (рис. 5).

Входящие в пятерку крупнейших FAW и Dongfeng напрямую принадлежат центральному правительству, Changan принадлежит военной группе – China North Indus-

tries Group Corporation, в то время как SAIC и BAIC являются местными государственными предприятиями. За этими 5 крупнейшими группами следуют GAC (Guangzhou Automobile Group), Brilliance Auto, Great Wall, JAC и Geely Auto. В целом, на пятерку крупнейших компаний приходится не менее 72,5% рынка, а на десятку крупнейших – 89,5%. Рыночные связи китайского автопрома, сложившиеся в этот период, детально представлены на графике (рис. 6).

Современный этап развития отрасли также характеризуется активной государственной политикой стимулирования и поощрения. В 2022 году был снижен налог на покупку недорогих малолитражных автомобилей, что дополнительно стимулировало внутренний спрос на китайском рынке. Также значительно увеличилось финансирование стартапов, причем компании, которые уже представлены в производственной цепочке, стали главными инвесторами, что говорит о привлекательности и эффективности таких вложений. Например, в рамках этой политики, в феврале 2023 китайский стартап Zeekr, бренд премиальных электромобилей, получил 750 млн долл. инвестиций. В число инвесторов вошли как частные компании, так и инвестиционное подразделения правительства Гуанчжоу [5]. Согласно данным китайской ассоциации автомобильных дилеров (CADA), более 70% внутреннего рынка приходится именно на китайские бренды (рис. 6).



**Рис. 6. Количество автомобильных брендов в КНР по стране происхождения, (ед.) [4]**

Что касается структуры автоэкспорта, то можно говорить о том, что 2023 г. стал годом кардинальной смены вектора поставок. Если до 2022 г. лидерами в числе

покупателей китайских автомобилей считались Мексика и Саудовская Аравия (табл. 2), то в 2023 г. безусловным лидером становится Россия.

**Таблица 2.**

**Структура экспорта автомобилей из КНР в различные страны мира, шт<sup>6</sup>.**

Страна	2018	2019	2020	2021	2022
Мексика	109 954	113 398	35 027	94 202	255 664
Саудовская Аравия	20 842	57 960	98 014	133 254	222 552
Чили	75 356	76 782	56 727	191 592	211 887
Бельгия	6 515	1 378	18 794	111 714	207 854
Россия	18 869	39 468	42 770	123 021	162 734
Австралия	14 667	25 404	39 918	97 643	162 603
Англия	14 224	18 850	26 120	81 170	151 224
Филиппины	28 317	45 421	32 656	62 266	145 546

<sup>6</sup> Годовая статистика международной торговли товарами // <https://trendeconomy.ru/data/h2/China/8703> (дата обращения: 18.09.2024).

Только с января по май 2023 г. в Россию отгружено больше машин, чем за весь предыдущий год в Мексику – 287 тыс. шт. Открытие российского рынка стало важнейшим фактором роста автомобильного сектора Китая в 2023 году. Рост отрасли составил 12%, хотя планировалось 3%, было продано рекордное количество машин – 30,09 млн шт. Кроме освоения российского рынка важно отметить еще один фактор роста китайского автопрома – растущий мировой спрос на электромобили. Во-первых, китайские потребители перешли от традиционных транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания к электрическим транспортным средствам. На внешнем рынке ключевыми направлениями поставок стали Бельгия и Таиланд. Следует отметить, что китайские электромобили привлекают

покупателей не только ценами, но и технологическими решениями, комфортом и другими качественными характеристиками.

Подводя итог исследованию исторических этапов развития китайского автопрома, важно подчеркнуть главную его особенность – четкая постановка стратегических задач и ответственность за их выполнение. Специфика китайского кейса – это соединение директивного и индикативного планирования и советский опыт, позволившие сконцентрировать капиталы и организационные ресурсы для реализации поставленных планов, научные разработки, подготовка кадров, протекционизм, субсидии, налоговые преференции, масштабные государственные закупки и стимулирование частного потребительского спроса.

### **Список литературы**

1. Xu G. China's S&T Development – Strategies and Policies // Science Progress in China. Elsevier Science Ltd. 2003. С. 027-040.
2. Barwick P. J., Cao S., Li S. Local protectionism, market structure, and social welfare: China's automobile market // American Economic Journal: Economic Policy. 2021. Т. 13. №. 4. С. 112-151.
3. Pawlicki P., Luo S. China's cars and parts: development of an industry and strategic focus on Europe // Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations, edited by Jan Drahokoupil. Brussels. 2017. p. 41-60.
4. Бабаев К. В., Сазонов С. Л., Ильинская И. Д. Развитие автомобильной промышленности КНР и ее перспективы на международном рынке // ЭТАП. 2023. №3. С. 21-37.
5. Hu W. M., Xiao J., Zhou X. Collusion or Competition? Interfirm Relationships in the Chinese Auto Industry // The Journal of Industrial Economics. 2014. Т. 62. №. 1. С. 1-40.

**VOLKOVA Katerina S.** – Assistant at the Department of Political Economy and History of Economics of Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia, email: kirbireva@ya.ru.

**GOSTIEVA Nina K.** – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Political Economy and History of Economics of Plekhanov Russian University of Economics, Russia, Moscow, Email address: ngostieva@gmail.com.

**Keywords:** China's automotive industry, strategic planning, international competitiveness, export structure.

## **CHINA'S AUTOMOTIVE INDUSTRY: STRATEGIC PLANNING AND GROWTH OF COMPETITIVENESS IN THE GLOBAL MARKET**

### **Annotation**

The article examines the historical stages of the seventy-year history of the formation of the Chinese automotive industry, identifies the features of strategic planning in the industry, which allowed the country to become a world leader in terms of production and achieve competitiveness in the global market.

### **References**

1. Xu G. China's S&T Development – Strategies and Policies // Science Progress in China. Elsevier Science Ltd. 2003. С. 027-040.
2. Barwick P. J., Cao S., Li S. Local protectionism, market structure, and social welfare: China's automobile market // American Economic Journal: Economic Policy. 2021. Т. 13. №. 4. С. 112-151.
3. Pawlicki P., Luo S. China's cars and parts: development of an industry and strategic focus on Europe // Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations, edited by Jan Drahokoupil. Brussels. 2017. p. 41-60.

4. Babaev K. V., Sazonov S. L., Ilyinskaya I. D. The development of the automotive industry of the People's Republic of China and its prospects on the international market // STAGE. 2023. No.3. Pp. 21-37.
5. Hu W. M., Xiao J., Zhou X. Collusion or Competition? Interfirm Relationships in the Chinese Auto Industry // The Journal of Industrial Economics. 2014. T. 62. №. 1. С. 1-40.