

Развитие китайского автопрома: периодизация, базовые стратегии и ключевые факторы

Виктор Белкин, Ван Синь

Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток, Россия

Информация о статье

Поступила в редакцию:

05.09.2024

Принята

к опубликованию:

03.12.2024

УДК 338.47

JEL L62

Ключевые слова:

китайский автопром, развитие, периодизация, базовые стратегии, ключевые факторы, национальные автомобильные компании.

Keywords:

Chinese auto industry, development, periodization, basic strategies, key factors, national automobile companies.

Аннотация

В статье предпринята попытка проанализировать развитие автопрома КНР с точки зрения взаимосвязи и взаимообусловленности базовых стратегий и ключевых факторов. С этой целью предложена авторская периодизация развития автопрома на временном отрезке 1953–2035 годов, позволяющая выделить этапы его становления и превращения КНР в мирового лидера по производству и продажам легковых автомобилей как на внутреннем, так и мировом рынках. Показана роль в данном процессе национальных (государственных и частных) компаний.

Evolution of the Chinese Automotive Industry: Periodization, Core Strategies and Driving Factors

Victor G. Belkin, Wang Xin

The article analyzes the development of the Chinese auto industry from the perspective of the interrelationship and interdependence of its core strategies and key factors. To this end, the author proposes a periodization of the industry's development from 1953 to 2035. This periodization allows for the identification of the stages of its formation and its transformation into a global leader in the production and sales of passenger cars, both domestically and internationally. The role of national companies (public and private) in this process is also examined.

DOI: <https://doi.org/10.24866/2311-2271/2024-4/1612>.

Ссылка для цитирования. Белкин В.Г., Ван Синь. Развитие китайского автопрома: периодизация, базовые стратегии и ключевые факторы // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2024. № 4 (112). С. 47–70. — DOI 10.24866/2311-2271/2024-4/1612.

Введение

Стремительное развитие китайского автопрома, в последние 20–25 лет, привлекает внимание аналитиков из разных стран мира, ставящих перед собой задачу исследования источников, первопричин и движущих сил данного явления, ключевых факторов, способствующих данному процессу. Российские авторы не остались в стороне, поскольку в связи с санкциями “западного” мира автомобильный рынок России в последние годы довольно динамично и несколько хаотично замещается китайскими брендами, в достоинстве и недостатках которых непросто разобраться как рядовым потребителям, так и специалистам.

Наш главный исследовательский вопрос в данной статье можно сформулировать следующим образом: когда (в какой временной отрезок), какие базовые стратегии и ключевые факторы были положены в основу успешного, динамичного развития автопрома КНР для становления его в качестве лидера на мировом рынке? Речь при этом идёт о легковом автотранспорте.

Методология, методы и материалы

Изначальный методологический посыл в исследовании, в качестве гипотезы, был основан на логическом предположении, что в ходе развития китайского автопрома должна быть своеобразная точка, можно назвать её точкой бифуркации, после которой процесс развития получит новое качество. Главным признаком этого качества будет путь по направлению к лидерству на мировом авторынке.

Далее, необходимо было подобрать соответствующие методы и материалы исследования. Базовый метод основан на проведении периодизации развития автопрома КНР с выделением основных его этапов. При этом отбор существенных событий для наполнения и построения периодизации на основе качественного анализа должен был способствовать достижению главной поставленной цели исследования, т.е. нахождения временного периода качественных изменений и его описания с точки зрения базовых стратегий и факторов.

Учитывая, что управление экономикой КНР является централизованным, несложно было предположить, что изначально стратегии будут проистекать из самых верхних государственных уровней управления, а не с корпоративных.

В качестве исходного аналитического материала явились научные и обзорные публикации, статистическая информация по проблеме с китайских, англоязычных и российских сайтов.

Результаты и обсуждение

Периодизация. Вопрос периодизации и выделения этапов развития китайского автопрома имеет важное значение для исследования автомобильной отрасли. На сегодняшний день среди китайских, зарубежных и российских специалистов нет единого мнения по данному вопросу. На наш взгляд, это нормальное явление, поскольку периодизация как объект исследования может иметь бесконечное множество

подходов к её изучению в качестве предмета исследования. Имеет значение также временной аспект, т.е. в какое время, в каком году предложена данная периодизация. Например, выводы по данному вопросу в 2015 г., 2017 и даже 2020 г. могут уже не отражать существо вопроса в 2021–2025 гг. в силу разных причин: динамичного развития отрасли, а она именно такая, изменения ситуации на внешнем и внутреннем рынках и др. Неоднозначный подход и к исходной точке отсчёта: одни ведут его с первых десятилетий XX века (1919–1920 гг.), когда китайский руководитель Сунь Ятсен впервые предложил создать в стране автомобильную промышленность, а другие — с первых лет образования КНР. Довольно распространённым подходом является анализ развития китайского автопрома в рамках каждого пятилетнего плана, начиная с первого пятилетнего плана 1953–1957 гг. или перечислением важнейших для каждого из авторов событий в развитии автопрома по годам их возникновения [1–3].

В этой связи представленный нами подход к выделению этапов в качестве предмета исследования преследует одну цель: проанализировать выход китайского автопрома на зарубежные рынки как “запланированную долгосрочную стратегию”. Речь, естественно, не идёт о том, что уже в 1953 г. КНР планировала стать лидером автопрома на мировых рынках в первое десятилетие XXI века. Вопрос в другом: каким образом стране за относительно короткое время удалось достичь этого? Поэтому временные отрезки этапов и их событийное наполнение должны способствовать раскрытию логики данной стратегии.

В практическом плане анализ развития китайского автопрома имеет немаловажное значение для российского автопрома, в понимании того, что мы делаем не совсем так или совсем что-то не делаем для достижения правильно поставленных целей.

Этапы развития китайского автопрома 1953–1981 гг.

- 1953 г. принято считать рождением китайского автопрома, когда в Чанчуне был построен первый китайский завод по производству автомобилей. Проект первого автомобильного завода, технологическая линия и оборудование были предоставлены Советским Союзом. Проектная мощность предполагала выпуск 30 тыс. автомобилей в год. В 1958 г. было уже произведено 16 тыс. грузовых автомобилей.

- В последующие годы построены более крупные автомобильные заводы в Нанкине, Цзинане, Шанхае и Пекине. В основу этих и последующих автомобильных заводов в Китае были положены уже собственные разработки, поскольку с 1958 г. в отношениях с СССР возникли затруднения.

- В 1966 г. началось строительство очень крупного завода в горном районе северо-западной провинции Хубэй (ныне г. Шиянь). В 1978 г. на этом заводе началось массовое производство грузового автомобиля марки Dong Feng и к середине 1980-х годов его масштабы превысили 100 тыс. автомобилей в год.

- Следует отметить, что одной из самых характерных особенностей первого этапа развития китайского автопрома был его монопродуктовый характер: в основном производился только коммерческий (преимущественно грузовой) автотранспорт.

1982–1996 гг.

- Провозглашённая и начатая в 1978 г. Дэн Сяопином политика экономических реформ предполагала активное развитие автомобильной промышленности.

- К этому периоду пришло осознание необходимости производства легкового автотранспорта внутри страны, поскольку довольно быстро рос импорт легковых автомобилей из США и Японии (для нужд такси и служебного транспорта), что приводило к большим бюджетным расходам. Было принято решение о создании совместных предприятий (СП) с иностранными компаниями, при этом все китайские предприятия в составе СП являлись государственными, и доля акций которых превышала 50%.

- В сентябре 1982 г. Дэн Сяопин одобрил доклад Китайской национальной автомобильной корпорации: “Седан может быть совместным предприятием” [4].

- В мае 1983 г. Пекинский завод по производству автомобилей провёл переговоры о сотрудничестве с представителями американской автомобильной компании и была создана компания Limited Automobile Beijing Jeep Company, которая стала первым китайско-иностранном совместным автомобильным предприятием в Китае (доля американских акционеров на тот момент составляла немногим более 31%). В 1984 г. Шанхайский завод по производству автомобилей и немецкий концерн Volkswagen Group (VW) договорились о совместном финансировании создания Shanghai Volkswagen Automobile Company Limited (SVW). В 1991 г. доля внутренних поставок автозапчастей Shanghai Volkswagen достигла 70%, а ключевые детали, такие как двигатели, постепенно локализовывались [5].

Вскоре после этого японская Toyota, Honda Motor Company, французская PSA Group, итальянская Fiat и другие автомобильные компании также создали совместные предприятия в Китае.

- Весной 1985 г. Правительство КНР повышает таможенные пошлины на импортные автомобили, а затем добавляет к ним дополнительно “защитный” акциз. Осенью этого же года вводится сроком на два года запрет практически на весь импорт автомобилей.

- В 1985 г. в стране было произведено всего 5,2 тыс. легковых автомобилей.

- Началось строительство автозаводов в КНР на основе соглашений и долгосрочных контрактов на 20–25 лет о совместном производстве с зарубежными концернами American Motors Corporation (AMC), немецким Volkswagen AG, французским PSA Group, итальянским Fiat, японскими Toyota и Honda Motor Company [6].

- В 1992 г. впервые годовой объём производства автомобилей превысил 1 млн.

- В 1994 г. утверждена “Промышленная политика автомобильной промышленности”, которая нацелена на поддержку и поощрение автомобильной промышленности Китая к сотрудничеству с иностранным капиталом.

- Одновременно с 1994 г. введены ограничения на иностранные инвестиции в автопром КНР.

- 1991–1995 г. явились началом НИОКР в области электромобилей на основе исследовательского проекта по ключевым технологиям [7].

- За 1982–1996 гг. в Китае на основе сотрудничества с европейскими и американскими транснациональными автомобильными компаниями была разработана стратегия, ориентированная на путь рыночного развития автопрома. В этот период изменился подход к управлению автомобильной промышленностью КНР: от хаотичного и разрозненного развития отрасли к разумной корректировке промышленной структуры, масштабированию предприятий на основе слияний и поглощений, локализации производства внутри страны.

Вместе с тем к концу данного периода, наряду с многими достоинствами, проявились существенные недостатки такой формы автомобильных компаний, как СП. Являясь крупнейшими производителями на внутреннем рынке, они превратились в монополистов, зачастую прибегая к завышению цен, сдерживанию технического и технологического прогресса, видя в местных отечественных производителях потенциальных конкурентов. Например, цена самого популярного на внутреннем рынке Китая в 1980–1990 г. легкового автомобиля Volkswagen Santana, была почти на 60% выше его цены на мировом рынке [1, с. 398]. Кроме того, автомобильным компаниям в форме СП было невыгодно продавать авто на зарубежных рынках, так как до 50% прибыли пришлось бы отчислять китайской стороне. Возникло осознание необходимости создания и поддержки в стране национальных (государственных и частных) автомобильных предприятий и компаний с полным производственным циклом, а не только узловой сборки.

1997–2011 гг.

- В 1997 г. происходит одно из ключевых событий в развитии китайского автопрома: получает начало, нарастающий в дальнейшем, процесс прекращения деятельности СП в материковом Китае в лице Гуанчжоу Пежо, основанного в 1985 г. Причина: ряд СП уже не выдерживают конкуренцию, теряют долю на рынке и соответственно, свой доход.

- К концу 1999 г. отечественное производство легковых автомобилей в стране составило 1,8 млн ед., что в 9 раз больше по сравнению с 1980 г.

- С 2000 г. в КНР официально разрешено частное владение автомобилем (до этого времени легковые и грузовые автомобили могли приобретать только рабочие артели), что способствовало дальнейшему росту объёмов внутреннего рынка.

- В 2000 г. прекращает деятельность СП Jinbei GM (1995–2000 гг.).

- В 2001 г. Китай стал членом ВТО, что способствовало проведению политики открытости и возрастанию роли международных экономических связей и отношений, в том числе и в развитии автопрома. Это послужило в дальнейшем снижению импортной пошлины на автомобили с 80–120% до 25%, а на запчасти — с 40–50% до 10% [1, с. 397].

- В 2001 г. компания Geely стала в стране первым отечественным частным производителем автомобилей, получив от правительства соответствующую лицензию. Позднее и другие национальные государственные компании получили статус частных

- В 2003 г. Китай построил свой первый автомобильный завод за рубежом в Иране, а затем в Индонезии (компания Chery).

- В 2004 г. правительство КНР приняло важный документ: “Политику развития автомобильной промышленности Китая”. В нём содержалось решение об отмене коэффициента локализации как автомобилей, так и деталей [8].

- В 2005 г. экспорт автомобилей из Китая впервые превысил импорт. В 2007 г. общий объём китайского автомобильного экспорта вырос с 2 млрд долл. до более чем 30 млрд долл. США.

- В 2006 г. прекращают деятельность СП Nanjing Fiat (1996–2006 гг.) и Хайнань-Мазда (1992–2006 гг.) [9].

- В 2008 г. в связи с началом мирового финансового кризиса и традиционной политикой автомобильной промышленности, которая зачастую характеризуется акцентом на производство и игнорированием покупательной способности потребителей, чтобы избавиться от запасов автомобильной продукции и стимулировать развитие отрасли, правительство Китая скорректировало стратегическое направление развития автомобильной промышленности и выпустило в 2009 г. план корректировки и оживления автомобильной промышленности. В стратегии впервые упоминается важность оптимизации среды для потребления автомобилей, а развитие рынка потребления автомобилей становится первой задачей в возрождении автомобильной промышленности. Государство приняло ряд мер, таких как снижение налога на покупку легковых автомобилей, запуск программы “Автомобиль в деревню”, ускорение утилизации и обновления старых автомобилей, отмена необоснованных правил покупки автомобилей, а также поощрение и регулирование развития автомобильного потребительского кредитования [10].

- В 2009 г. издано “Уведомление о снижении налога на покупку транспортных средств для легковых автомобилей с рабочим объёмом 1,6 л и ниже” и объявлен пилотный проект о приоритете автомобилей на новых энергиях в 13 крупных городах Китая.

- В 2010–2011 гг. Государственный совет КНР определил отрасль NEV как одну из семи ключевых стратегических отраслей страны, а правительство объявило о стремлении развивать индустрию электромобилей как конкурентоспособную на международном уровне.

- С 2009 г. КНР стала крупнейшим автопроизводителем в мире — 13,79 млн авто, обогнав Японию и стала одновременно крупнейшим авторынком в мире.

Для справки: в общем объёме производства доля легковых автомобилей составляла примерно две трети, 1/3 приходится на коммерческий автотранспорт (пассажирские автобусы, строительная, дорожная и специальная техника).

- В 2010 г. негосударственный автопроизводитель Китая Geely Auto, ставший частным в 2001 г., покупает за 1,8 млрд долл. США компанию Volvo (Швеция), получая тем самым доступ к передовым технологиям и управленческим продуктам.

- Следует отметить, что для данного периода были характерны такие явления со стороны китайского автопрома, как технологические, конструкторские и дизайнерские заимствования как на легальной основе (на основе лицензий), так и нелегальной, что приводило к длительным судебным процессам.

2012–2021 гг.

- Начиная с 2012 г. потоки прямых иностранных инвестиций (ПИИ) замедляются так как, с одной стороны, падает производство внутри страны, а с другой — государственная политика КНР прекращает поощрять поддержку автопредприятий с иностранными инвестициями.

- В 2012 г. правительство Китая разработало стратегический план по превращению автомобильной промышленности в ведущую отрасль национальной экономики на основе: слияний, поглощений и промышленной концентрации; укрепления научно-исследовательского потенциала в области транспортных средств; развития технологий производства автомобильных транспортных средств на новых энергиях и совершенствования двигателей внутреннего сгорания.

В 2012 г. в стране также началась реализация правительственной программы перехода к выпуску транспортных средств на “новых источниках энергии” (NEV): электромобилей (EV) и гибридных автомобилей (HEV и PHEV).

- Начиная с 2013 г. китайский автопром ежегодно производит более 20 млн автомобилей, что больше, чем США и Япония вместе взятые или все страны Евросоюза. При этом доля внутренних инвестиций составляла 78–85%, а внешних, соответственно, 15–22%.

- В 2014 г. Dongfeng Motor Corporation покупает за 800 млн евро 14% акций одной из крупнейших европейских автомобильных компаний PSA Peugeot Citroen. Данный процесс активно протекает и в последующие 2015–2016 гг.

- В 2015 г. правительство КНР утвердило программу “Сделано в Китае 2025”, в которой стратегической целью развития автопрома позиционируются «инновации, качество превыше всего “зелёное” развитие, структурная оптимизация, выращивание талантов». В этом же году правительством был выдвинут стратегический план по продвижению китайских электромобилей в мире. Поощряя предприятия к разработке автомобильных двигателей и ключевых узлов с независимыми правами

на интеллектуальную собственность, избавляясь от монополии на иностранную продукцию и барьеров в области ключевых технологий, научно-технические инновации стали главной темой политики автомобильной промышленности [11]. Реализация данных программных документов способствовали и до настоящего времени способствуют значительному повышению качества продукции автомобильной отрасли.

- В 2015 г. Китай стал мировым лидером по производству электромобилей, обогнав США.

- Автомобили, произведённые китайскими автомобильными предприятиями, стали отличаться хорошим качеством, дешевизной и доступностью более чем в 200 странах мира. Появился ряд автомобильных предприятий с независимыми правами на интеллектуальную собственность и ключевой технологической конкурентоспособностью, таких как SAIC, Dongfeng, BYD, Geely, Great Wall и др.

- В этот период китайский автопром перешёл от политики заимствования к политике делового сотрудничества и стал частью мирового автопрома. Он сформировался как самодостаточная цельная структура с полным набором в ней: отечественных и зарубежных (в США, Великобритании, Италии, Швеции, Японии, Бразилии) центров исследований и разработок; мощной производственной базой, включающей тысячи предприятий по выпуску автомобилей, запасных частей и аксессуаров; сетью современных дилерских центров, работающих в основном без посредников по единым стандартам 4 S (торговый зал, склад запчастей с определенным ассортиментом, магазин запчастей, технический центр с оборудованием и квалифицированным персоналом); интернет продвижением.

- Крупнейшим экспортёром автомобилей за рубеж в конце данного периода стала национальная компания Chery (более 100 тыс. в год), открывшая в разных странах-импортёрах свои заводы порядка 1,5 тыс. сервисных центров.

- В 2017 году из 15 крупнейших компаний экспортёров автомобилей из Китая уже были национальными: Chery Auto, JAC, Great Wall Motors, Hawtai Motors, Lifan Motors, CNHTC, Jiangnan Automobile, Xiamen King Long United Automotive Industry.

- В 2018–2021 гг. прекращают деятельность СП Changan Suzuki (1993–2018 гг.), FAW-GM (2009–2019 гг.), СП Dongfeng Renault (2013–2020 гг.), FAW-Mazda (2005–2021 гг.) [12, 13].

- Этот период характеризуется активизацией экспортной политики китайского автопрома, хотя внутренний рынок не является ещё насыщенным и перенасыщенным. В 2021 г. на одну тысячу человек в КНР — 200 авто, а в США — 890.

- В 2020 г. экспорт составил 1 млн, в 2021 г. — 2 млн.

- В 2020 г. в КНР было произведено более 40% от общемирового производства автомобилей на NEV.

- 2020 г. Государственный совет КНР утвердил и объявил План развития отрасли NEV на 2021–2035 гг.

- В 2021 г., в рамках 14-го пятилетнего плана, Китай опубликовал “План действий по развитию индустрии интеллектуальных сетевых автомобилей”. В нём правительство поощряет автомобильные компании к исследованиям и разработке интеллектуальных технологий, чтобы повысить конкурентоспособность отрасли в целом. В том же году были опубликованы программные документы об ускорении развития индустрии новых энергетических транспортных средств. Цель — способствовать быстрому развитию индустрии новых энергетических автомобилей и снизить зависимость от топливных транспортных средств, уменьшить загрязнение окружающей среды и выбросы углекислого газа, увеличить количество парковок и автомобильных зарядных станций, сформировать систему переработки аккумуляторных батарей. Также было принято решение об освобождении новых энергетических автомобилей от налога на покупку транспортных средств с 1 января 2024 г. по 31 декабря 2025 г. [14].

2022–2035 гг.

- В первые годы данного периода на мировых рынках предложение превышает спрос.

- В 2022 г. в КНР, в целях расширения внутреннего рынка, был вдвое снижен налог на покупку легковых автомобилей.

- В 2022 г. франко-итало-американский авто-конгломерат Stellantis объявил о банкротстве предприятия Fiat Chrysler Automobile (FCA), входящий в состав СП совместно с китайским производителем GAC (1984–2022 гг.), а в 2023 г. — GAC Mitsubishi (2012–2023 гг.) [15, 16].

- В середине 2024 г. на внутреннем рынке Китая доля реализованных электромобилей и гибридов превысила долю легковых автомобилей с ДВС.

- В 2024 г. приняли решение остановить свои заводы в составе СП компании Nissan и Honda [16].

- По итогам 2023 г. Китай экспортировал более 4 млн автомобилей и вышел на первое место в мире, обогнав Японию.

- Главной причиной динамичного роста экспорта явилось повышение качества ряда марок китайских автомобилей и фактора соотношения цены и качества.

- Основные страны импортёры: Россия, Бельгия, Германия, Франция, Словения, Испания, Австралия, Индия, Таиланд, Филиппины, Мексика, Саудовская Аравия, ОАЭ. Китайские автомобили также пользуются спросом у мигрантов в США, Канаде и европейских странах.

- Типы и доля автомобилей по экспорту (данные на июнь 2022 г.): с двигателем внутреннего сгорания 68,67% (из них бензин — 55,77%); электромобили — 25,53%; гибриды — 2,4%; прочие — 2%.

- Типы и доля автомобилей по экспорту (данные 2023 г.): экспорт автомобилей 4 997 303 ед. с двигателем внутреннего сгорания — 68,28%; новый энергетический автомобиль — 31,71% (в том числе электромобили — 83,4%, гибриды — 8,7% [17].

- Учитывая, что основная часть автомобилей на экспорт из КНР осуществляется морским путём и стоимость перевозок постоянно растёт, крупнейшие частные автомобильные компании с 2022 г. начали инвестирование в проектирование и строительство ролкеров — огромных морских специализированных транспортных средств. В марте 2024 г. ролкер Explorer No. 1 компании BYD совершил свой первый рейс и доставил в Европу более 4 тыс. автомобилей. В ближайшее время планируется ввести в эксплуатации ролкеры вместимостью 9200 автомобилей [18].

- В декабре 2022 г. ЦК КПК и Госсовет Китая опубликовали “Программу стратегического планирования расширения внутреннего спроса на 2022–2035 годы” [19]. Одним из важнейших положений данного документа является тезис о необходимости ускорения строительства единого национального рынка, сочетающего границы государственного регулирования и постепенного сокращения межрегиональной торговли при сочетании умеренной защиты местных компаний и обеспечения полной конкуренции. Всё это в полной мере относится и к автопрому КНР. Программа предполагает финансовое стимулирование и налоговые льготы для национальных и зарубежных компаний, создающих автомобильные заводы в тех провинциях Китая, где их ещё нет, в целях развития этих территорий и сокращения межрегиональной торговли легковыми автомобилями. Предпочтение отдаётся при этом производству автомобилей на новых энергиях с системой интеллектуального управления.

Зарубежный капитал приглашается также для нового этапа обмена технологиями, новациями в области организации и управления бизнесом, активизации конкуренции зарубежных и национальных компаний по производству легковых автомобилей на внутреннем рынке КНР. Зарубежному капиталу разрешено владеть любым пакетом акций, вплоть до 100% пакета. Первой такой компанией в Китае, как известно, стала Tesla — одна из ведущих в мире по производству электромобилей.

В области разработки и производства новых энергетических транспортных средств, для нераспространения местного протекционизма на отрасль, предпочтение отдаётся центральному правительству.

Китайский автопром сегодня

По состоянию на 20 февраля 2023 г. в Китае насчитывалось 245 компаний с листингом А-акций в автомобильном секторе. Министерство промышленности и информационных технологий КНР опубликовало список из 12 949 (специализированных, новых, особых и усовершенствованных) предприятий, из которых 69 котируются в автомобильном секторе, где на долю автозапчастей приходится 66,7%. Индустрию автозапчастей можно разделить на производство шасси и систем двигателя, автомобильной электроники и электрических систем, а также кузовных аксессуаров и декоративных деталей (из них 18 компаний владеют наибольшим количеством шасси и систем двигателя). Сектор производства аккумуляторов, на который приходится значительная доля

автомобильной промышленности, можно разделить на оборудование для литиевых батарей, топливные элементы, литиевые батареи и химикаты для аккумуляторов (10 компаний специализируются на химикатах для аккумуляторов) [20].

Самые крупные автомобильные компании — это государственные (SAIC, FAW, Changan, GAC, Dong Feng, BAIC, Chery) и частные национальные (BYD, Geely, Great Wall) компании. Каждая из них ежегодно производит продукции на сумму от 10 до 100 млрд долл., а две первые из перечисленных — уже превысили объёмы в 100 млрд долл. США.

По производству и продажам автомобилей КНР 14 лет подряд занимает первое место в мире, а по производству и продажам новых энергетических транспортных средств — восемь лет. В 2023 г. Китай произвёл 30,16 млн автомобилей, что составило 32,2% от общемирового объёма производства. Второе место — США: соответственно 10,61 млн автомобилей в 2022 г. и 11,3% — от общемировой доли. Третье место — Япония: 8,99 млн автомобилей в 2023 г., что составило 9,6% общемировой доли. Далее следовали: Индия — 5,851 млн, Южная Корея — 4,243 млн, Германия — 4,109 млн, Мексика — 4,002 млн, Бразилия — 2,324 млн, Таиланд — 1,841 млн [21].

Одновременно следует отметить, что с укреплением позиций автопрома КНР на внутреннем и мировом рынках активизировалась и усилилась взаимная санкционная борьба между основными производителями легковых автомобилей: европейскими, американскими, японскими, южнокорейскими и китайскими компаниями.

Факторы развития китайского автопрома

Последовательная политика государства и правительства в принятии решений поддержки и развития автопрома как одной из опорных отраслей Китая на основе долговременной запланированной стратегии и системной промышленной политики.

С первых лет образования КНР у государственных и правительственных органов страны было понимание, в силу огромной территории и многочисленного населения, необходимость развития автомобильной отрасли в качестве одной из базовых. До начала экономических реформ 1978 г. основное внимание уделялось производству грузового и спецтранспорта. Начиная с 1980 г. до настоящего времени главной и основной движущей силой развития китайского автопрома является, на наш взгляд, политика развития автомобильной отрасли как составной части промышленной политики страны. На основе аналитического материала с официальных сайтов КНР мы кратко изложим содержание данной политики автопрома [22].

Политика автопрома изменялась поэтапно и постепенно превратилась в систему, обеспечивающую единство и взаимосвязь между политикой центрального правительства в области автопрома и местной (провинциальной) политикой его развития на тех или иных территориях. В её основу заложен принцип промышленного сотрудничества, позволяющий в той или иной мере нивелировать и компенсировать провалы

рынка. Органом, формирующим промышленную политику (ПП) на уровне страны, является Государственный совет КНР и его агентства, а на провинциальном уровне (муниципальном, автономном районе) — народное правительство провинции и его агентства. Содержание ПП в области автопрома включаются в пятилетние планы развития страны и ежегодные отчёты о работе правительства.

Безусловно отмечаются и проблемы в реализации ПП в стране, в основу которой положена децентрализованная модель управления. Она создаёт ряд объективных противоречий между центральными и местными органами управления: провинциальные власти отдают предпочтение поддержки местного автопрома, принимают решения как в целях экономического развития своей территории, так и в целях личного политического продвижения; в известной мере при этом страдает конкуренция и существует информационная асимметрия.

Первая ПП автопрома в качестве отдельного официального государственного документа была принята в 1994 г. “Промышленная политика автомобильной промышленности” [23]. Основная цель данной политики предполагала решить проблемы масштаба автомобильной промышленности в силу недостаточного предложения автомобилей на внутреннем рынке. Вторая ПП автопрома КНР была принята в 2004 г. и ставила более широкий круг задач, включающих 12 основных направлений развития: поощрение независимых исследований и разработок; оптимизацию рыночной среды; защита и регулирование инвестиций в автомобильную промышленность; содействие энергосбережению и охране окружающей среды; повышение качества производимых автомобилей и др.

В излагаемом нами аналитическом материале проведён текстовый анализ центральной и местной политики автомобильной промышленности КНР за 1980–2021 гг. Все политики взяты с веб-сайтов центрального правительства и провинциальных правительственных ведомств. Типы включённых в анализ политик в основном представлены законами и постановлениями. Всего за данный период было включено и проанализировано 659 образцов политики на уровне центрального правительства и 7283 образца политики на уровне местных органов власти.

Все политики автопрома подразделены на 19 категорий. Для их представления и лучшего понимания приведём наименования категорий политики: повседневная нормативная политика автотранспортными средствами; политика руководства промышленным развитием; политика стимулирования потребления автомобилей; политика в отношении новых энергетических транспортных средств; политика предотвращения и контроля загрязнения; политика поддержки автомобильной промышленности; стандартные отраслевые политики; политика энергосбережения и защиты окружающей среды; политика автофинансирования и страхования; политика управления безопасностью; политика оборота, утилизации и переработки поддержанных автомобилей; фискальная и налоговая политика; инновационная политика в области науки и технологий; правила управления такси и автобусами; политика управления

иностранными инвестициями, импортом и экспортом; правила муниципального и инфраструктурного строительства; политика контроля качества; зоны развития и политика регионального развития; правила управления мотоциклами и специальными транспортными средствами.

Политика открытости и роль прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Темпы открытости Китая внешнему миру, начиная с провозглашённых реформ 1978 г., постепенно ускорялись, что способствовало динамичному развитию автомобильной промышленности. Политика открытости активизировала приток ПИИ в китайский автопром, которые во многом явились важнейшим фактором его развития на разных этапах.

В 1953–1956 гг. это были советские ПИИ в виде построенных и оборудованных заводов по производству грузовых автомобилей. В 1982–2012 гг. поощрялся приток ПИИ в создание СП (не более одного СП с зарубежной компанией) с долей китайской стороны не менее 50%, что привлекло большие вложения капитала со стороны европейских, японских, южнокорейских компаний и компаний США в развитие производства легковых автомобилей в Китае. Эта политика ознаменовала начало активного сотрудничества Китая с международными автомобильными предприятиями, внедрения передовых иностранных технологий и управленческого опыта в целях повышения уровня производства и конкурентоспособности отечественной автомобильной промышленности, повышение качества человеческого капитала.

Одним из важнейших лозунгов данного процесса стал “обмен рынка на технологии” [24]. Он предполагал внедрение зарубежных передовых технологий и импорт ключевого оборудования для сокращения разрыва с развитыми странами. В середине и конце 1990-х годов Китай также скорректировал налоговую политику в отношении импортного оборудования и ввёл правила, стимулирующие иностранных инвесторов к созданию научно-исследовательских учреждений в Китае.

С 1997 г. и до настоящего времени в стране начал развиваться процесс оттока как ПИИ, так и китайских инвестиций из СП, сопровождающийся слияниями, поглощениями и сменой брендов. Одна из главных причин данного явления: СП постепенно стали проигрывать конкурентную борьбу, вначале на внутреннем автомобильном рынке, национальным государственным и частным производителям, а затем и на зарубежных рынках.

В количественном отношении иностранные инвестиции в основной капитал в 2008–2014 гг. составляли 22–15,5%, в то время как доля внутренних — 78–84,5%.

В 2022–2035 гг. политика открытости Китая и привлечения ПИИ приобретает новые оттенки и значение, особенности которых мы отмечали ранее, характеризуя данный этап развития.

Комплексное развитие китайской промышленности как основа производства современных отечественных автомобилей. Автомобиль является сложным техническим устройством, состоящим из нескольких тысяч деталей, узлов, продуктов программного обеспечения, произведённых в различных отраслях и сферах народного хозяйства страны на

основе, как правило, высоких технологий. Поэтому необходимо синхронное развитие смежных отраслей, сфер и производств, к примеру таких, как машиностроение и металлообработка, металлургическая, химическая и электрохимическая, электронная промышленность, интернет-технологии, программные продукты и др.

Китайский автопром довольно успешно и быстро прошёл путь от сборочного производства в первых СП, до локализации производства основных узлов и деталей автомобилей и далее, до собственного производства. Этому способствовала системная промышленная политика, обеспечившая комплексное развитие традиционных и высокотехнологичных отраслей. Так, например, в 1997 г. уровень локализации седана Santana превысил 90% по сравнению с 60% шестью годами ранее (кузов, двигатель и трансмиссия были локализованы полностью). Ныне частная компания Geely, основанная в 1986 г., первое десятилетие занималась в основном производством и продажей автозапчастей. В 1997 г. Geely Automobile начала производить автомобили и запустила в стране одной из первых свой собственный национальный бренд Geely.

Автомобильная промышленность Китая стала важной движущей силой экономического развития многих регионов. Развитие автомобилестроения и смежных отраслей привело к увеличению занятости и устойчивому экономическому росту. Важно при этом отметить, что в данный процесс активно включился малый и средний бизнес.

Государственные и частные инвестиции в развитие НИОКР и новые технологии. Результатом научно-исследовательской деятельности являются новые знания и технологии, а целью технологических инноваций предприятий — коммерциализация технологий и реализация коммерческих интересов. Данный фактор базируется в КНР на трёх “китах”: 1) системной трёхуровневой организации; 2) выбранных, в качестве важнейших, направлений развития автопрома; 3) существенных инвестиций в НИОКР и новые технологии на уровне страны, отрасли автопрома и автомобильных компаний.

Роль науки в развитии автопрома в Китае закреплена законодательно правительством изначально: чтобы создать автомобильную компанию было необходимо, помимо минимальной суммы инвестиций и сети продаж и послепродажного обслуживания, иметь в своей структуре собственный научно-исследовательский центр (НИЦ). Именно сочетание государственной поддержки инноваций по ключевым направлениям развития автопрома и наличие НИЦ в автомобильных компаниях является основой эффективности НИОКР, создания и продвижения новых технологий. Система организации научных исследований и разработок в стране также представляет собой трёхуровневую структуру: 1) центральный НИИ; 2) НИИ автомобильного машиностроения и НИИ электроэнергетики; 3) центры и отделы исследований и разработок на каждом производственном предприятии.

Первое ключевое направление в развитии НИОКР и новых технологий имеет начало в 1991–1995 гг., когда была обозначена необходимость перехода к производству автомобилей на новых энергиях (NEV).

Это вытекало из общих стратегий развития страны и автопрома: защиты окружающей среды и уменьшения вредных выбросов, сокращения потребления нефтепродуктов. Сюда же следует отнести политику ограничения производства автомобилей на традиционном топливе с большим объёмом двигателя, какими считаются в Китае двигатели внутреннего сгорания (ДВС) объёмом более 2 литров.

В 2011–2015 гг. основная часть патентов в отрасли NEV (71%) была выдана национальным компаниям [26]. Лидер данного направления в Китае, компания BYD, первой в стране в 2008 г. выпустила гибридный автомобиль. В 2017 г. она произвела уже более 110 тыс. NEV. А в первом квартале 2024 г. реализовала более 620 тыс. электромобилей, в том числе почти 100 тыс. автомобилей было реализовано за рубежом в 60 странах мира [27]. В основе этого был научно-технический потенциал данной компании, в которой в 2022 г. в структурах НИОКР работало 142 тыс. чел., а в 2023 г. было принято ещё 31 800 выпускников вузов, 61% которых имеют степень магистра и доктора. Более 25 тыс. из них направлены в структуры НИОКР. В компании BYD шесть научно-исследовательских институтов [28]. В ряде китайских автомобильных компаний, например Geely, научный сектор превышает 10 тыс. чел.

Другое ключевое направление связано с созданием автомобилей с “интеллектуальным (умным)” управлением, основой которого являются цифровые технологии и программное обеспечение. Начало современного этапа данного направления можно отнести к 2015 г., когда ведущие национальные автопроизводители начали сотрудничать с технологическими группами сферы цифровых технологий и электронной коммерции в целях продвижения “умных” автомобилей.

Реализация обозначенных двух направлений осуществляется, с одной стороны, на основе государственных и правительственных программ и проектов, с другой — на основе стратегий развития компаний, производящих автомобили. В качестве примера можно привести программу Министерства науки и технологий КНР 2001 г. “Программа 863 для электромобилей” [29]. Данная программа обозначила НИОКР в части компоновки и взаимосвязи “трёх долгот и трёх поперечных”, где “три долготы” означают гибридные электромобили, чистые электромобили и автомобили с ДВС. “Три поперечные” представляют здесь собой систему управления силовым агрегатом, приводные двигатели и силовые батареи.

К примеру, компания SAIC в 2018 г. в сотрудничестве с Alibaba выпустила свой первый интернет-автомобиль Roewe RX5, водители которого получили возможность голосового управления ряда функций на основе операционной системы (ОС) Alibaba. Национальные компании BAIC, Changan, Chery, Great Wall, FAW на основе крупнейшей китайской поисковой системы в Интернете Baidu и её платформы Apollo начали осуществлять разработку беспилотных транспортных средств [30]. В марте 2020 г. компания Chang An Automobile официально представила свою первую серийную систему автономного вождения уровня L3. 2023. Huawei, Li Auto, Xiao Peng и другие компании, производящие

новые энергетические транспортные средства, объявили о внедрении своих технологий NOA (Navigate on Autopilot) в городах. Модель 2023 Azera ET9 продемонстрировала интеллектуальную технологию головного освещения, применяя интеллектуальные высокопиксельные проекционные фары MicroLED для повышения безопасности ночного вождения [31, 32].

Следует заметить, что в целом расходы на НИОКР у китайских автокомпаний ещё меньше, чем у ведущих мировых компаний, но разрыв уже сокращается, а у ведущих автоконцернов (Geely, Chery, Great Wall, BAIC, BYD) эти расходы по отношению к совокупному доходу компании практически сравнялись и в отдельные годы даже превышают их [33].

В целях научно-технического развития автопрома страны активно используются и применяются другие разнообразные формы и методы, такие, как слияние и поглощение, создание совместных структур с зарубежными компаниями, покупка стартапов и брендов, партнёрские отношения с ведущими IT-компаниями, защита прав интеллектуальной собственности, покупка прав интеллектуальной собственности.

Преимущество КНР в сфере НИОКР и новых технологиях во многом базируется на общегосударственных расходах, а также системной поддержке и преференциях. Темпы инвестиций в НИОКР в стране являются самыми высокими в мире: в 2013–2021 гг. они выросли почти в 10 раз. Доля Китая при этом в общемировых расходах на НИОКР возросла с 4,3 до 17,8% [34].

Формирование человеческого капитала

Автомобильная промышленность является наукоёмкой отраслью. Поэтому её развитие базируется на качестве человеческого капитала. С созданием СП в китайском автопроме начали производиться не только автомобили, но одновременно воспроизводиться национальный человеческий капитал нового качества: новое поколение инженеров, дизайнеров, менеджеров, маркетологов. В дополнение к этому правительство КНР, наряду с планами долгосрочного и среднесрочного развития автомобильной отрасли, разработало и утвердило такие документы, как “Программа набора глобальных экспертов”, “Руководство по развитию талантов автомобильной промышленности и их поддержки”.

По состоянию на 2024 г. в стране было 280 колледжей и университетов, ведущих подготовку для автомобильной отрасли [35]. Собственную систему для подготовки и отбора талантов для продвижения инноваций сформировала компания Geely, помимо этого данная компания открыла два собственных университета — Beijing Geely University и Университет Санья и два колледжа: Хунаньский автомобильный и Чжецзянский автомобильный профессионально-технический колледжи. Их ежегодный выпуск составляет порядка 10 тыс. специалистов [36]. К настоящему времени практически все крупные автомобильные национальные компании имеют свою сеть подготовки высококвалифицированных кадров, включая аспирантуру и докторантуру.

Институциональные факторы

Китайское правительство на всех этапах развития автопрома реализует ряд мер по его поддержке, что проявляется в системе законодательства, национальных финансовых субсидиях, заградительной и льготной налоговой политике, поддержке технологических инноваций. Следует отметить, что институциональные инструменты применяются в КНР как хорошо продуманная, сбалансированная система сдержек, противовесов, стимулов исходя из главных целей и задач на каждом конкретном этапе развития автомобильной отрасли.

Так, тарифы на импортные автомобили в Китае претерпели значительные изменения: от высокой тарифной защиты до постепенного их снижения. Данный процесс изменений отражает постепенную интеграцию автомобильной промышленности страны в мировой рынок и решимость правительства содействовать её открытости и развитию конкуренции на внутреннем и внешнем рынках.

Заградительные и поощрительные меры. Весной 1985 г. были повышены таможенные пошлины на импортные автомобили и затем дополнительно введён “защитный” акциз. Осенью этого же года принимается запрет на два года практически на весь импорт автомобилей. Такая политика высоких тарифов была направлена главным образом на защиту неокрепшей отечественной автомобильной промышленности от влияния иностранных автомобильных брендов.

Этап объединения тарифов и регулирующих налогов в 1986–1994 гг. С 1986 г. Китай объединил таможенные пошлины с регулирующим импорт налогом, сформировав новую систему налоговых ставок. В частности, ставка импортного тарифа для бензиновых автомобилей с рабочим объёмом менее 3,0 л составила 180%, а для автомобилей с рабочим объёмом 3,0 л и более — 220%. Такая ставка действовала восемь лет, делая импортные автомобили гораздо дороже, чем на международном рынке.

Этап постепенного снижения тарифов (с 1994 г. по настоящее время). В 1994 г. Китай впервые значительно снизил тарифы на импортные автомобили, уменьшив среднюю ставку на 13%. В период с 2001 по 2005 г. Китай ещё более ускорил темпы снижения тарифов на импортные автомобили. Тарифная ставка на импортируемые автомобили с рабочим объёмом менее и более 3,0 л была снижена с 70% в 2001 г. до 30% в 2005 г. В 2006 г. Китай вновь снизил тарифную ставку на импортируемые автомобили с 30% до 25%, а тариф на импортируемые запчасти — до 10%. В июле 2018 г. ставка импортного тарифа на автомобили была снижена до 15%.

Заметим также, что в КНР ключевым фактором транспортного налога является не мощность двигателя внутреннего сгорания, как в России, а рабочий объём двигателя, от которого зависит величина “налога на выброс”, что является ещё одним из дополнительных стимулов не производить авто с большим объёмом двигателя и стимулировать производство автомобилей на новых энергиях. Так, на машины с объёмом двигателя от одного до 1,6 л данный налог составляет 3%, от 1,6 до

2 л — 5%, от 2 до 2,5 л — 9%, от 2,5 до 3 л — 12%, от 3 до 4 л — 25%, свыше 4 л — 40%.

Такая тарифная и налоговая политика в целом позволяет решать такие задачи:

- дополнительно насыщать внутренний рынок импортными автомобилями с повышением благосостояния населения;
- за счёт этого создавать дополнительную конкуренцию национальным производителям на внутреннем рынке;
- влиять на структуру предложения на внутреннем рынке автомобилей, увеличивая долю автомобилей с небольшими объёмами двигателей и автомобилями на NEV, уменьшая таким образом загрязнение окружающей среды.

Электромобили и гибридные автомобили. В 2004 г. правительство КНР впервые предложило повысить налоги на авто с повышенным уровнем выбросов и загрязнений и одновременно начало предоставлять налоговые льготы на покупку EV и применять льготные меры по кредитованию NEV. В 2009 г. определены 13 крупных городов для реализации пилотного проекта внедрения электромобилей в их транспортную систему, а в 2010 г. по решению правительства, также в рамках пилотного проекта, были введены субсидии ещё для 7 крупных городов для удешевления в них эксплуатационных расходов NEV. В этом же году была введена пилотная программа субсидирования частных закупок электромобилей, а в 2014 г. утверждён план реализации закупки NEV государственными учреждениями страны. С 2014 по 2020 г. были установлены льготные цены на электроэнергию при подзарядке на централизованных базовых станциях.

Ёмкость внутреннего рынка китайского автопрома

На данный фактор наиболее существенное влияние оказывают количество населения и его растущие доходы в ходе социально-экономического развития страны.

Китай является одной из самых густонаселённых стран в мире, что делает его одним из крупнейших потребительских рынков в мире. Стремительный рост спроса на внутреннем рынке привлёк крупнейшие мировые автомобильные компании к выходу на китайский рынок, ускоряя процесс модернизации автомобильной промышленности Китая.

В начале периода реформ и открытости (1978 г.) общая численность населения Китая была около 960 млн чел., уровень урбанизации был относительно низким — 17,9%, ВВП на душу населения составлял 156,4 долл. США. В это время Китай всё ещё был одной из беднейших стран мира. После десятилетий быстрого роста общая численность населения Китая к 2023 г. увеличилась до 1,4 млрд чел., а уровень урбанизации постоянного населения Китая достиг 66,16% к концу 2023 г., при этом ВВП на душу населения составил 12 700 долл. США. По мере роста доходов китайского населения всё больше людей переезжают из сельской местности в города, что способствует быстрому развитию городского автомобильного рынка. В 1978 г. производство автомобилей

в Китае составляло всего 180 тыс., а продажи автомобилей — 149 тыс. В 2023 г. производство автомобилей в Китае и объём продаж превысили 30 млн ед. [37]. Развитие автомобильной промышленности КНР многие годы сопровождалась заметным преимуществом страны в виде постоянного роста численности населения, что позволяло автомобильной промышленности поддерживать сверхвысокие темпы развития. Но в последние годы тенденция изменилась. Например, в 2023 г. новорождённое население страны составило чуть более 9 млн чел., что на 43% меньше, чем в 2006 г. Вместе с тем, по нашему мнению, это не скажется на ёмкости внутреннего рынка автомобилей в ближайшие годы, поскольку, во-первых, автомобильный рынок страны ещё далёк от насыщения, о чем свидетельствует показатель количества автомобилей на 1 тыс. населения, во-вторых, процессы дальнейшей урбанизации и рост концентрации населения в городах будут нивелировать данную тенденцию. Следует также учесть государственную “Программу стратегического планирования расширения внутреннего спроса на 2025–2035 годы”, о ней мы говорили ранее, которая будет способствовать строительству автомобильных заводов на новых территориях, т.е. там, где их ещё нет в настоящее время.

Тесная взаимосвязь производственной и сбытовой составляющих китайского автопрома. Следует согласиться с авторами, выделяющими данную взаимосвязь в качестве одного из существенных факторов развития автомобильной отрасли страны [25, с. 60]. Это позволяет крупным производителям, имеющим свои дилерские центры в стране и за рубежом, избежать, либо сократить цепочку посредников, иметь первичную информацию с рынков сбыта о достоинствах и недостатках своей продукции, а также контролировать продажные цены.

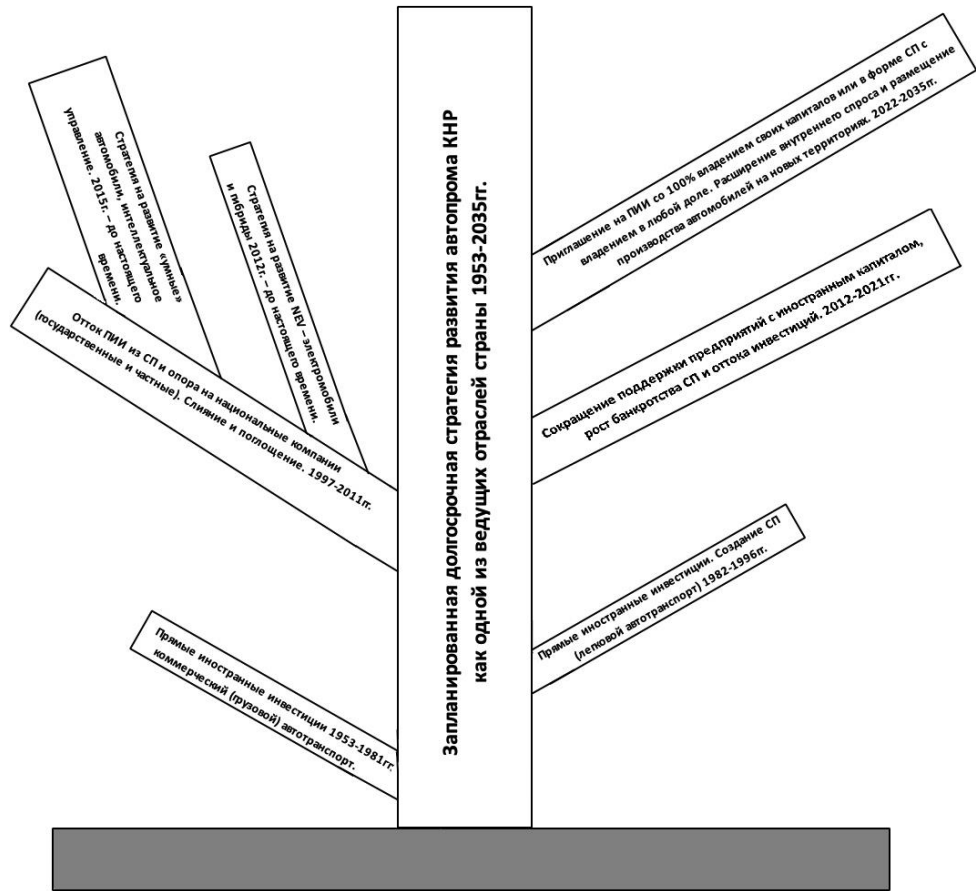
Базовые стратегии развития автопрома КНР в 1953–2035 гг. Проведённый нами анализ развития китайского автопрома на основе его периодизации и выделения этапов, а также ключевых факторов развития позволяет, как нам представляется, обозначить базовые стратегии как всего данного периода, так и отдельных его этапов. Схематически мы попытались представить это на рисунке.

Ствол данного “дерева” базовых стратегий представляет собой запланированную долгосрочную стратегию развития автопрома страны как одной из ведущих отраслей народного хозяйства. Именно такое постоянство, на временном отрезке более 80 лет, позволяет уверенно и динамично развивать автопром. Локальными стратегиями по отношению к базисным выступают стратегии роста, диверсификации, слияния и поглощения, консенсуса и др.

На этапе 1953–1981 гг., вначале на основе ПИИ из СССР, а затем на базе собственных государственных инвестиций страны были построены автомобильные заводы по производству коммерческого (преимущественно грузового) автотранспорта. Одновременно это положило основу формирования человеческого капитала в отрасли.

Этап 1982–1996 гг. характеризуется притоком ПИИ в автопром КНР, созданием СП и процессами локализации производства внутри

страны. Данная стратегия позволила сформировать фундамент для производства легкового автотранспорта, привлечь в страну новые для неё технологии и повысить качество человеческого капитала.



“Дерево” базовых стратегий развития автопрома КНР 1953–2035 гг.

На этапе 1997–2011 гг., который, по нашему мнению, следует считать поворотным в развитии китайского автопрома, начинается процесс оттока прямых иностранных и отечественных инвестиций из СП, слияний, поглощений и формирования национальных государственных и частных автомобильных компаний. Расширение внутреннего спроса на легковые автомобили, обусловленное ростом доходов населения и разрешением с 2000 г. приобретения их в личную собственность, объективно требовало динамичного наращивания объёмов производства автомобилей, причём с более высокими потребительскими характеристиками по сравнению с производимыми на большинстве предприятий формы СП.

Этап 2012–2021 гг. В 2012 г. правительство Китая прекращает поощрять поддержку автомобильных предприятий с иностранным капиталом. Нарастает процесс банкротства СП и отток инвестиций. Важнейшими стратегическими долговременными целями объявлены: качество

превыше всего; курс на автомобили на NEV и с малым объёмом ДВС, а также на “умные” автомобили с интеллектуальным управлением. Эти стратегии остались актуальными и на 2022–2035 гг.

Этап 2022–2035 гг. Активно продолжают ранее начавшиеся процессы банкротства СП, слияния, поглощения и оттока из них инвестиций. Законодательно разрешён приток ПИИ в страну со 100% владением своих капиталов или в форму СП с владением в любой доле. Другой важной стратегией данного периода объявлена стратегия дальнейшего расширения внутреннего спроса, в том числе путём поощрения строительства автомобильных заводов на новых территориях. Это, видимо, позволит, с одной стороны, увеличить объёмы производства автомобилей и приблизить новые заводы к местным рынкам сбыта, повысить качество человеческого капитала на этих территориях, а с другой — дополнительно снизить издержки производства за счёт более низкой стоимости местной рабочей силы и более дешёвой инфраструктуры.

Следует отметить, что базовые стратегии на всех этапах развития автопрома КНР поддерживаются и сопровождаются комплексом взаимосвязанных стратегий и факторов в области законодательной, финансово-кредитной, фискальной, налоговой, промышленной, научно-технической, экологической политики и политике в сфере образования.

Заключение

Подсказку на поставленный в данной статье исследовательский вопрос мы нашли в докладе учёных J. Dong и J.S. Mah (2020 г.) из Высшей школы международных исследований Женского университета Ихва, Южная Корея. В нём они обратили внимание на один из негативных аспектов проблемы развития новых технологий в автопроме КНР на основе формы СП и обозначили стратегии её решения национальными компаниями (государственными и частными) путём оттока ПИИ [1, с. 393, 409].

Предложенная нами периодизация с выделением некоторых этапов может иметь погрешность в диапазоне от одного года до двух-трёх лет. Это объясняется тем, что начало события в информационных полях трактуется двояко, т.е. в одном случае — это появление на свет соответствующих законодательных или нормативных документов, а во-втором — дата фактического начала их реализации.

Представленный нами анализ развития китайского автопрома может быть полезным для дальнейшего проведения сравнительного анализа с российским автопромом, а также в качестве исходной информационной аналитической базы выхода автопрома КНР на зарубежные, в том числе и на российский рынок.

Список источников

1. Jinglin Dong and Jai S. Mah. Technology Acquisition in China's Automobile Industry: Focusing on the Local Producers // China Report. 2020. Vol. 56. Issue 3. P. 393–412. — URL: <https://doi.org/10.1177/0009445520930397>.

2. Qiuyi Wang and Jai S. Mah. The Role of the Government in Development of the Electric Vehicle Industry of China // China Report. 2022. Vol. 58. Issue 2. P. 194–210. — URL: <https://doi.org/10.1177/00094455211031685>.
3. Семенов Е.В. Китайская автомобильная промышленность: основные этапы развития и перспективы // Modern Science. 2020. № 3–1. С. 123–128. — URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_42553288_26602761.pdf.
4. 新京报 18.09.2019 (1980–2009 合资开启, 中外汽车合作共生) // Синьцзин. 18.09.2019. — URL: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1645026522997573358&wfr=spider&for=pc>.
5. 张宇星, 23.12.2024 从上汽大众 40 年看大众在华的长期主义. — URL: <http://www.chexun.com/2024-12-23/114154159.html>.
6. Wikipedia. — URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильная_промышленность_КНР (дата обращения: 06.03. 2024).
7. 中国国家能源局, 电动汽车发展自主研发迫在眉睫, 经济参考报 20-09-2012. — URL: http://www.nea.gov.cn/2012-09/20/c_131862847.htm.
8. 中华人民共和国国家发展和改革委员会, 《中国汽车产业发展政策》 12.05.2004. — URL: https://www.ndrc.gov.cn/fgsj/tjsj/cyfz/zzyfz/200507/t20050707_1148441.html.
9. Fiat разрывает сотрудничество с китайской Nanjing Automobile. — URL: <https://www.autonews.ru/news/5825a4699a79474743128c08?ysclid=m4y981m19r537392180> (дата обращения: 13.06. 2024).
10. Yin Luan Yu. Historical Change and Performance Analysis of China's Automobile Industry Policy (Jilin University, China State-owned Economy Research Center, School of Economics, Changchun 130012) 2010. Vol. 4. P. 168.
11. 中国国务院印发《中国制造2025》 19.05.2015. — URL: https://www.gov.cn/xinwen/2012-05/19/content_2864538.htm.
12. Меньшиков О. Компания Suzuki покидает китайский рынок. — URL: <https://autoreview.ru/news/kompaniya-suzuki-pokidaet-kitayskiy-rynok?ysclid=m4y8gbvuf222630776> (дата обращения: 23.09.2024).
13. Renault завершает совместное предприятие в Китае. — URL: https://dzen.ru/a/Xp7LTAWW_lyXL-rr?ysclid=lz2b6w9dfa201528526C (дата обращения: 26.07. 2024).
14. 中国财政部, 中国税务总局, 中国工业和信息化部. “关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告”. 19.06.2023. — URL: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202306/content_6887734.htm.
15. Stellantis сворачивает производство Jeep в Китае. Заканчивается ли эра автомобильных СП в Поднебесной. — URL: <https://auto.rambler.ru/navigator/49615679-stellantis-svorachivaet-proizvodstvo-jeep-v-kitae-zakanchivaetsya-li-era-avtomobilnyh-sp-v-podnebesnoy/?ysclid=m60cavgkx5234347717> (дата обращения: 26.07.2024).
16. Один из крупнейших автоконцернов мира прекращает производство автомобилей в Китае. — URL: <https://avtonovostidnya.ru/avtoprom/339104?ysclid=m60czenwhf251301892> (дата обращения: 14. 09. 2024).
17. 孙晓红、陈菁晶 中国机电商会 百川汇海阔, 风劲好扬帆——2023中国汽车出口分析与 2024 展望中国机电商会. 2024-03-13. — URL: <https://www.cccme.org.cn/news/details.aspx?id=CDEB70360DBF5126BC>

- 93771EA8F5384C&classid=7685F2FA1E54A7F5&xgid=F868932F64EB7AAF.
18. BYD уже не остановить. — URL: <https://www.ixbt.com/news/2024/03/31/byd-uzhe-ne-ostanovit-u-kitajskoj-kompanii-pojavitsja-ogromnyj-rolker-sposobnyj-za-odin-rejs-dostavit-pochti-10-tys.html> (дата обращения: 12.07.2024).
 19. 中共中央国务院印发《扩大内需战略规划纲要（2022–2035 年）》. 2022-12-14. — URL: https://www.gov.cn/zhengce/2022-12/14/content_5732067.htm.
 20. 2023 年中国专精特新系列研究报告：汽车行业 ——解读汽车行业“小巨人”发展态势, 08.2023. — URL: <https://www.leadleo.com/report/details/64ffd3cf119b2e3f544610e1>.
 21. OICA International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. Analysis of China's Automotive Product Export Development in 2022 // China Automobile Industry Yearbook. 2023. P. 78–83, 371–391. — URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2023-statistics/>.
 22. 行伟波,张康,李善同.汽车产业政策的发展变迁与央地联动—基于政策文本的分析 [J]. 经济与管理, 2023, 37 (2): 49–57. — URL: https://qikan.cqvip.com/Qikan/Article/Detail?id=7109147046&from=Qikan_Search_Index.
 23. 中华人民共和国国家发展和改革委员会令 《汽车产业发展政策. 1994. — URL: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/200506/t20050614_960627_ext.html.
 24. Xia Liang. “Trade the market for technology” was Proposed (1978–1988) // Studies in Chinese Economic History. 2015. No. 4.
 25. Красова Е.В., Жилина Л.Н., Хамданов Ш.Ж.У. Современные тенденции развития автомобильной промышленности Китая на фоне общемировой интернационализации отрасли // Тренды и управление. 2018. № 4.
 26. 中华人民共和国, 国家知识产权局. 2015, 2016. 专利统计. — URL: <http://www.sipo.gov.cn/docs/pub/old/tjxx> (на китайском языке).
 27. BYD опережает Tesla по расходам на НИОКР и первой внедряет спутниковую связь в электромобилях. — URL: https://acomsupply.com/news/elektromobili/byd_operezhaet_tesla_po_raskhodam_na_niokr_i_pervoy_vnedryaet_sputnikovuyu_svyaz_v_elektromobilyakh/?ysclid=m2ysfox7ht933476891 (дата обращения: 01.11. 2024).
 28. О масштабах китайского НИОКР. — URL: <https://escalibur.livejournal.com/284649.html> (дата обращения: 01.11.2024).
 29. 中华人民共和国科学技术部. “电动汽车863计划”. 2001 年. — URL: http://www.most.dov.cn/tztg/201502/t20150216_118251.htm.
 30. 奇瑞国际官方网站, 2019. “奇瑞与比亚迪合作开发的无人车亮相 CES 2018”. Chery International. 2019. — URL: <http://www.cheryinternational.com/news/20180112325.html>.
 31. 中国汽车工业年鉴 Analysis of China's Automotive Product Export Development in 2023 // China Automobile Industry Yearbook. 2023. P. 87. — URL: <https://www.shujuku.org/china-automobile-industry-yearbook.html>.
 32. MiaHuang 搭载MicroLED车灯, 蔚来 ET9 正式发布- LED 在线. 23.12.2024. — URL: <https://www.ledinside.cn/news/20241223-58625.html>.

33. Черненко С. Китайский автопром: будущее всей отрасли. — URL: <https://fb.ru/article/141662/2024-2024-kitayskiy-avtoprom-budushee-vsey-otrasli?ysclid=m60d45ilh2506860556> (дата обращения 01.11.24).
34. Исследования и разработки, R&D (мировой рынок). — URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Исследования_и_разработки_%28НИОКР%2C_R%26D_мировой_рынок%29?ysclid=m2yr0wvxra604281980 (дата обращения 01.11.24).
35. 叶涵.车辆工程专业有哪些学校（全国共计280所大学名单汇总）. 21.12.2024. — URL: https://www.gk100.com/read_4631348572.htm.
36. “参观吉利集团 学习汽车行业的创新观念”，对标考察网. 2024-03-26. — URL: <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1794546810405018541&wfr=spider&for=pc>.
37. Статистика национального экономического и социального развития (на китайском языке) // Национальное бюро статистики Китая. — URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/tjgb/ndtjgb/index.html>.

Сведения об авторах / About authors

Белкин Виктор Григорьевич, заслуженный деятель науки Российской Федерации, доктор экономических наук, профессор, советник директора Школы экономики и менеджмента, Дальневосточный федеральный университет. 690622, Приморский край, г. Владивосток, о. Русский, п. Аякс, 10, корпус G, каб. G706. E-mail: belkin.vg@dvfu.ru.

Victor G. Belkin, Honored Scientist of the Russian Federation Dr. of Economics, Professor, Far Eastern Federal University School of Economics and Management, Adviser of the director. Office G706, Bldg. G, FEFU campus, 10 Ajax Bay, Russky Island, Vladivostok, 690922, Russia. E-mail: belkin.vg@dvfu.ru.

Ван Синь, аспирант Департамента менеджмента и предпринимательства, Дальневосточный федеральный университет. 690922 Россия, г. Владивосток, о. Русский, кампус ДВФУ, корпус G, ауд. G507. E-mail: van.sin1@dvfu.ru.

Wang Xin, doctoral student of the Department of Management and Entrepreneurship, Far Eastern Federal University. Office G507, Bldg. G, FEFU campus, 10 Ajax Bay, Russky Island, Vladivostok, 690922, Russia. E-mail: van.sin1@dvfu.ru.