

Научная статья
УДК 338.4
DOI 10.18101/2304-4446-2025-1-48-58

Автомобильная промышленность Китая: тенденции развития и стратегии выхода на внешние рынки

© Голодова Жанна Гавриловна
доктор экономических наук, профессор
golodova-zhg@rudn.ru

© Ян Юйтин
обучающийся
1032189033@pfur.ru

Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы
117198, Россия, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6

Аннотация. Автомобильная промышленность Китая в период 2010–2023 гг. стала одной из ключевых отраслей экономики и демонстрирует рекордные показатели производства и экспорта, что позволило стране занять ведущие позиции на мировом рынке. Однако развитие отрасли сопровождалось такими вызовами, как зависимость от импорта автокомпонентов, дефицит квалифицированных кадров и необходимость модернизации. В статье раскрыта трансформация промышленной политики в части развития автомобилестроения, анализируется динамика основных показателей отрасли, включая производство, экспорт, численность работников, а также стратегические изменения политики ведущих компаний (SAIC, FAW, Dongfeng). Кроме того, рассматриваются меры государственной поддержки, проблемы обеспечения сырьевыми ресурсами и перспективы дальнейшего развития.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, Китай, государственная поддержка, экспорт автомобилей, электромобили, инвестиции, производители автомобилей, стратегии развития.

Для цитирования

Голодова Ж. Г., Ян Юйтин. Автомобильная промышленность Китая: тенденции развития и стратегии выхода на внешние рынки // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2025 № 1. С. 48–58.

Введение

Автомобильная промышленность Китая за последние десятилетия прошла путь от локального сектора, ориентированного на внутренний рынок, до глобального лидера, формирующего мировые тренды. Эта трансформация была обеспечена технологическими инновациями, масштабной государственной поддержкой и стратегической ориентацией на международные рынки. Сегодня Китай занимает лидирующие позиции в производстве и экспорте автомобилей, включая новые энерготранспортные средства (NEV), которые стали ключевым драйвером роста. Благодаря инвестициям в электромобили, развитию интеллектуальных технологий и глобализации крупнейшие автопроизводители страны, такие как SAIC, FAW и Dongfeng, адаптируются к вызовам времени, укрепляют свои позиции и создают устойчивую основу для дальнейшего роста.

Данный анализ рассматривает динамику производства, экспорта и продаж автомобилей за период с 2010 по 2023 г., изменения в структуре рынка и экспорта, а также стратегические трансформации крупнейших китайских автокомпаний. Особое внимание уделено электромобилям как ключевому направлению развития отрасли и глобального экспорта.

Обзор мнений о причинах лидерства Китая на мировом автомобильном рынке

Анализируя предпосылки бурного развития автомобильной промышленности, большинство авторов солидарны в обосновании причин этого. Так, К. Натараджан полагает, что таких успехов отрасль смогла добиться благодаря поддержке экспорта, стимулированию инноваций, а также вступлению в ВТО [2, с. 317–318]. Другие авторы считают, что этому способствовали создание совместных производств, привлечение иностранных технологий и локализация производства и сборки зарубежных моделей¹. М. Холвег, Ц. Ло и Н. Оливер особо подчеркивают роль государственной промышленной политики и наличие устойчивого спроса на автомобили внутри страны [1, с. 76, 81]. Ч. Ван отмечает роль стимулирования приобретения автомобилей путем снижения налога на их покупку, а также увеличение производства электромобилей [4].

Тенденции и факторы развития автомобильной промышленности Китая

Автомобильная промышленность Китая за последние десятилетия прошла путь от небольшого, преимущественно ориентированного на внутренний рынок сектора, до одного из крупнейших и наиболее значимых участников мировой автомобильной индустрии. Этот процесс был обусловлен комбинацией стратегических факторов, включая технологические инновации, государственную поддержку и стратегическую ориентацию на внешние рынки.

Прежде всего следует отметить роль государства в стимулировании развития автомобильной промышленности. Так, после вступления Китая в ВТО и внедрения Промышленной политики (1994 г.) автомобильная промышленность была признана «опорной» отраслью экономики страны, для развития которой обозначена необходимость консолидации производства седанов и легких грузовиков; содействие развитию комплектующих и компонент; создание новых марок автомобилей и стимулирование внутреннего спроса на них; стимулирование притока иностранных инвестиций и др. [4].

В рамках Новой промышленной политики (2004 г.) предусмотрено содействие гармоничному развитию автомобильной промышленности и связанных с ней отраслей; стимулирование структурной перестройки промышленности в части увеличения доли обрабатывающей промышленности; поощрение разработки развития местных брендов, конкурентоспособных на мировом уровне; поощрение разработки и внедрения инноваций для производства ключевых компонентов и деталей, создания электромобилей; поддержка экспорта китайских автомобилей².

¹ The Reshaping of China's Industry Chains CICC Research, CICC Global Institute. URL: <file:///D:/user/Downloads/978-981-97-1647-0.pdf>.

² Решение Госсовета об ускорении культивации и развития стратегических новых отраслей промышленности. URL: https://www.gov.cn/zwggk/2010-10/18/content_1724848.htm. (дата обращения: 12.09.2024). Текст: электронный.

В 2006 г. был опубликован Национальный средне- и долгосрочный план научно-технического развития (2006–2020 гг.), предусматривающий приоритетное развитие «собственных инноваций». В рамках реализации технологической революции в 2010 г. в решении Госсовета об ускорении культивации и развития стратегических новых отраслей промышленности был сделан акцент на необходимость исследований и разработок в области передовых технологий, связанных с транспортными средствами на топливных элементах, а также разработок и производства высокоэнергетических, низкоэмиссионных и энергосберегающих транспортных средств¹. В 2021 г. был принят План развития отрасли транспортных средств на новых источниках энергии (2021–2035 гг.), основные положения которого соответствуют лозунгу: «Сделано в Китае 2025» и направлены на содействие развитию энергосберегающих и новых энергетических транспортных средств и сохранение лидерства Китая на этом рынке². Естественно, реализация данных планов требует существенных инвестиций, объем которых увеличился с 1 384 620 млн юаней в 2012 г. до 2 552 384 млн юаней в 2023 г. (более чем в 1,8 раза). При этом государственные инвестиции остаются основным источником финансирования (53,9%), доля частных инвестиций возросла с 32,9 до 40,9%, тогда как доля иностранных инвестиций сократилась с 8,9 до 5,2% (рис. 1).



Рис. 1. Динамика объема и структура инвестиций в автомобильную промышленность Китая в 2012–2023 гг., млн юаней
Источник: Составлено автором^{3; 4; 5}.

¹ Национальный средне- и долгосрочный план научно-технического развития (2006–2020 гг.). URL: https://www.gov.cn/gongbao/content/2006/content_240244.htm; The Reshaping of China's Industry Chains CICC Research, CICC Global Institute. URL: <file:///D:/user/Downloads/978-981-97-1647-0.pdf>.

² Новый план развития индустрии энергетических транспортных средств (2021–2035 гг.). URL: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzzlgh/gjjzxgh/202111/t20211101_1302487.html.

³ Государственное статистическое управление Китая (NBS): годовые отчеты по производству, продажам, экспорту автомобилей и ключевым экономическим показателям. URL: <http://www.stats.gov.cn> (дата обращения: 12.09.2024). Текст: непосредственный.

⁴ Отчеты и исследования по автомобильной промышленности Китая. URL: <https://d.baogao.com/industry/31/> (дата обращения: 20.09.2024). Текст: непосредственный.

⁵ Государственное статистическое управление Китая (NBS): годовые отчеты по производству, продажам, экспорту автомобилей и ключевым экономическим показателям. URL: <http://www.stats.gov.cn> (дата обращения: 12.09.2024). Текст: электронный.

После спада в 2019–2021 гг. обусловленного пандемией и нарушением глобальных цепочек поставок, с 2022 г. началось восстановление отрасли. Этому способствовали следующие меры правительства:

- политическая поддержка: оптимизация цепочек поставок, обеспечение рабочей силы, возврат налогов на экспорт и заключение соглашений о свободной торговле для снижения издержек компаний и повышения их конкурентоспособности на международной арене¹;
- финансовая поддержка: предоставление целевых кредитов, обеспечение экспортного кредитования, облигационного и цепочечного финансирования для снятия финансового напряжения, поддержки исследований и освоения новых рынков²;
- научно-технические инновации: усиленная поддержка разработки электромобилей, автомобилей на топливных элементах и умных транспортных средств, создание и развитие исследовательских платформ;
- стимулирование потребления: реализация льготных программ покупки автомобилей, поддержка инициатив «автомобили в деревню», а также продвижение электромобилей для увеличения спроса в городских и сельских регионах;
- развитие инфраструктуры: создание зарядных станций, пунктов замены батарей и объектов для заправки водородом для повышения удобства использования электромобилей;
- поддержка экспорта: упрощение таможенных процедур, предоставление страхования кредитных рисков и информационная поддержка, чтобы помочь предприятиям осваивать международные рынки³.

Как следствие правительству удалось обеспечить рост количества крупных автомобильных предприятий и средней численности сотрудников в них в период с 2015 по 2023 г., а также рост объемов производства, экспорта и продаж автомобилей (рис. 2). Следует отметить, что предприятия отрасли, повышая эффективность и внедряя автоматизацию, одновременно сохраняли высокий уровень занятости.

Что касается концентрации производства, то изменилась не только доля пяти крупнейших автомобильных компаний в общем объеме производства автомобилей, но структура отрасли меняется: традиционные лидеры теряют позиции, а рынок становится более конкурентным за счет появления новых производителей, ориентированных на инновации и электромобили (табл. 1).

¹ Отчеты и исследования по автомобильной промышленности Китая. URL: <https://d.baogao.com/industry/31/> (дата обращения: 20.09.2024). Текст: электронный.

² Национальное управление финансового надзора Китая. Официальный сайт. URL: <http://www.cbirc.gov.cn/> (дата обращения: 26.10.2024). Текст: электронный.

³ Главное таможенное управление Китая. Официальный сайт. URL: <http://www.customs.gov.cn/> (дата обращения: 20.10.2024). Текст: электронный.



Рис. 2. Динамика количества предприятий автомобильной промышленности с годовым доходом от основной деятельности 20 млн юаней и выше и средней численности сотрудников в них в 2015–2023 гг.

Источник: составлено автором¹.

Таблица 1
Динамика доли Топ-5 производителей автомобилей в Китае в 2010–2023 гг.

| 2010 г. | | 2020 г. | | 2023 г. | |
|-------------|---------|-------------|---------|-------------|---------|
| Предприятие | Доля, % | Предприятие | Доля, % | Предприятие | Доля, % |
| SAIC | 20 | SAIC | 22 | SAIC | 17 |
| DongFeng | 14 | FAW | 15 | FAW | 11 |
| FAW | 14 | DongFeng | 11 | BYD | 10 |
| Changan | 9 | Changan | 8 | Geely | 9 |
| BAIC | 8 | GAC | 8 | Changan | 8 |
| Итого | 65 | Итого | 64 | Итого | 55 |

Источник: составлено автором².

Нестабильность производства автомобилей в 2019–2020 гг. сменилась умеренным ростом производства и продаж в последующий период (рис. 3).

¹ Государственное статистическое управление Китая (NBS): годовые отчеты по производству, продажам, экспорту автомобилей и ключевым экономическим показателям. URL: <http://www.stats.gov.cn> (дата обращения: 12.09.2024). Текст: электронный.

² Китайская ассоциация автопроизводителей (СААМ): ежегодные отчеты о производстве, продажах и экспорте автомобилей. URL: <http://www.caam.org.cn> (дата обращения: 10.09.2024).

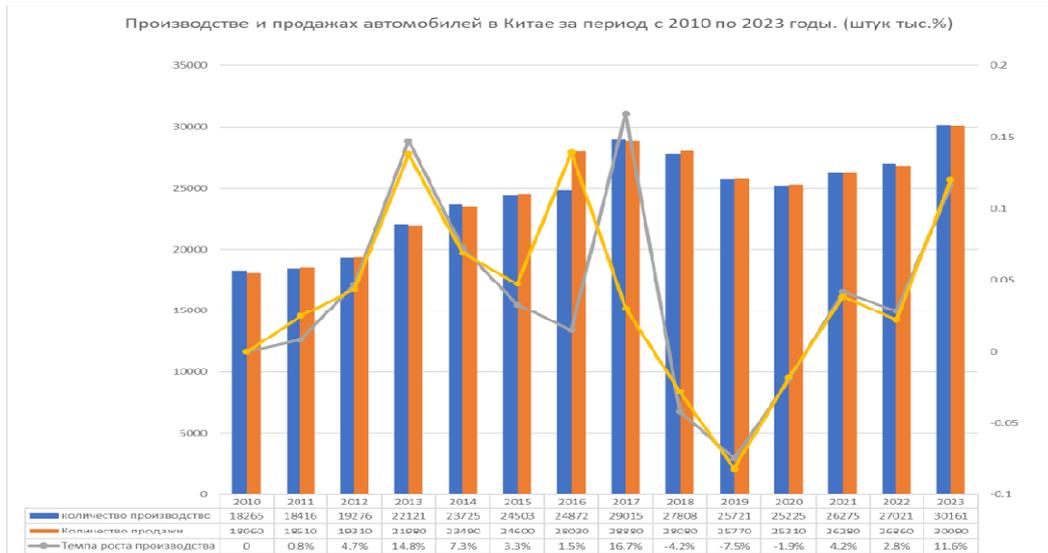


Рис. 3. Динамика производства и продаж автомобилей в Китае в 2010–2023 гг. Источник: составлено автором¹.

Производственные мощности по производству автомобилей перераспределяются в пользу новых центров. Так, Гуандун стал лидером роста, увеличив производство с 1,34 млн в 2010 г. до 5,18 млн в 2023 г. (значительный рост также показали Чунцин, Аньхой и Чжэцзян), тогда как Шанхай, Цзилинь и Пекин сократили производство (табл. 4).

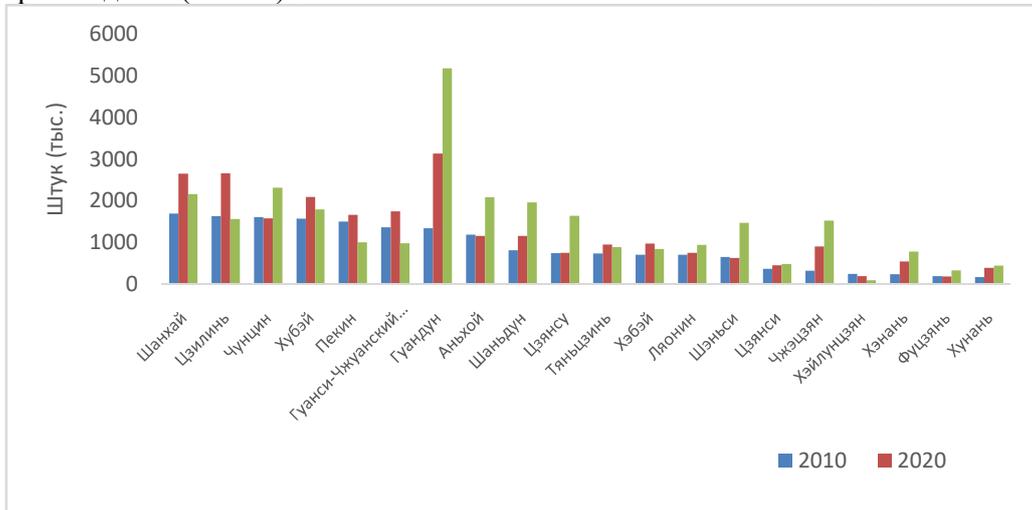


Рис. 4. Динамика объемов производства автомобилей в разрезе провинций Китая в 2010–2023 гг. Источник: составлено автором².

¹ Государственное статистическое управление Китая (NBS): годовые отчеты по производству, продажам, экспорту автомобилей и ключевым экономическим показателям. URL: <http://www.stats.gov.cn> (дата обращения: 12.09.2024). Текст: электронный.

² Там же.

После относительно стабильного уровня экспорта автомобилей в 2010–2020 гг. начиная с 2021 г. наблюдается его существенный рост (рис. 5), связанный с укреплением позиций китайских автопроизводителей на международных рынках и ростом мирового спроса на электротранспорт.

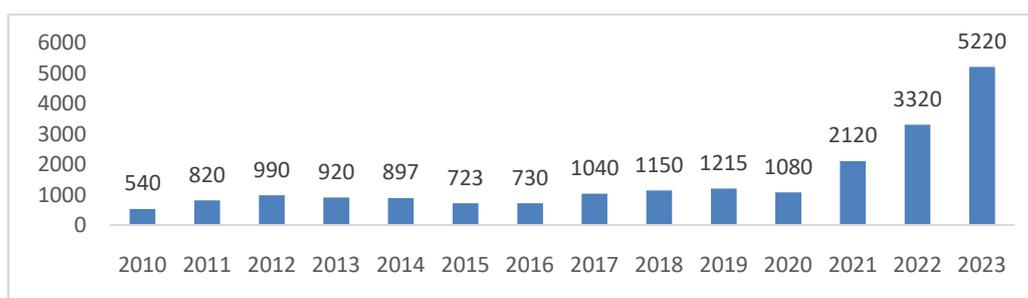


Рис. 5. Динамика объема экспорта автомобилей за период 2010–2023 гг., тыс. шт.
Источник: составлено автором¹.

За период 2010–2023 гг. не только значительно вырос объем экспорта, отражая укрепление позиций Китая на мировом рынке и рост спроса на китайскую автомобильную продукцию, но и изменилась его страновая структура от регионального сосредоточения (Ближний Восток, Африка, Юго-Восточная Азия) к глобализации (табл. 2). При этом доля 10 крупнейших стран-импортеров сократилась с 56,1% в 2010 г. до 50,0% в 2023 г., а уход западных компаний с российского рынка позволил китайским производителям существенно увеличить свой экспорт в Россию.

Таблица 2

Топ-10 стран экспорта китайских автомобилей в 2010–2023 гг.

| 2010 г. | | 2020 г. | | 2023 г. | |
|-----------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| Страна | Экспорт (тыс. шт.) | Страна | Экспорт (тыс. шт.) | Страна | Экспорт (тыс. шт.) |
| Алжир | 47 | Саудовская Аравия | 98 | Россия | 909 |
| Иран | 30 | Мексика | 35 | Мексика | 415 |
| Вьетнам | 31 | Россия | 42 | Бельгия | 217 |
| Россия | 31 | Австралия | 39 | Австралия | 214 |
| Чили | 30 | Великобритания | 26 | Великобритания | 213 |
| Бразилия | 25 | Бельгия | 18 | Саудовская Аравия | 213 |
| Бангладеш | 24 | Филиппины | 32 | Филиппины | 172 |
| Сирия | 33 | Бразилия | 25 | Таиланд | 170 |
| Египет | 29 | Беларусь | 20 | ОАЭ | 160 |
| Ирак | 23 | США | 40 | Испания | 138 |

Источник: составлено автором².

¹ Государственное статистическое управление Китая (NBS): годовые отчеты по производству, продажам, экспорту автомобилей и ключевым экономическим показателям. URL: <http://www.stats.gov.cn> (дата обращения: 12.09.2024). Текст: электронный.

² Главное таможенное управление Китая. Официальный сайт. URL: <http://www.customs.gov.cn/> (дата обращения: 20.10.2024). Текст: электронный.

Активное стимулирование использования электромобилей, характерное для большинства стран, повлияло и на структуру китайского экспорта, что подтверждается существенной долей экспорта таких марок электромобилей, как Tesla и BYD (табл. 3).

Таблица 3
Структура китайского экспорта по основным маркам автомобилей
в 2010–2023 гг.

| 2010 г. | | 2020 г. | | 2023 г. | |
|-----------------|------------------------|-----------------|------------------------|------------|------------------------|
| Марка | Экспорт (тыс. штук) | Марка | Экспорт (тыс. штук) | Марка | Экспорт (тыс. штук) |
| Chery | 108 | SAIC | 322 | SAIC | 1099 |
| Changan | 85 | Chery | 114 | Chery | 925 |
| Great Wall | 73 | Changan | 82 | Tesla | 344 |
| SAIC | 56 | Geely | 73 | Changan | 358 |
| DongFeng | 45 | Great Wall | 70 | Geely | 408 |
| BYD | 32 | DongFeng | 69 | Great Wall | 316 |
| Geely | 28 | BAIC | 54 | DongFeng | 231 |
| BAIC | 25 | DaQing VOLOV | 41 | BYD | 252 |
| Brilliance Auto | 22 | JAC | 37 | JAC | 170 |
| JAC | 21 | CNHTC | 31 | BAIC | 190 |

Источник: составлено автором¹.

Эти изменения отражают общие тенденции китайской автомобильной отрасли, которые включают в себя технологическое развитие, усиление конкуренции на внутреннем рынке и стратегическую ориентацию на международные рынки. Традиционные автомобильные концерны Китая, такие как SAIC, FAW и Dongfeng, столкнулись с необходимостью адаптироваться к новой реальности, чтобы сохранить свои позиции как на внутреннем, так и на внешнем рынке.

Стратегии китайских производителей автомобилей по выходу на зарубежные рынки

Шанхайская автомобильная корпорация (SAIC) активно развивает сектор электромобилей, увеличивая инвестиции в исследования и разработки и выпуская различные модели электромобилей под брендами Roewe и MG. Компания делает значительный шаг от традиционных автомобилей на топливе к электромобилям, чтобы удовлетворить спрос на экологически чистые и энергоэффективные автомобили². В целях выхода на зарубежные рынки и повышения лока-

¹ Китайская ассоциация автопроизводителей (CAAM): ежегодные отчеты о производстве, продажах и экспорте автомобилей. URL: <http://www.caam.org.cn> (дата обращения: 10.09.2024). Текст: электронный.

² SAIC Motor Corporation. Годовой отчет за 2010 год. URL: <https://www.saicmotor.com/chinese/tzzgx/ggb/dqgg/2010ndqgg/index.shtml> (дата обращения: 21.10.2024). Текст: электронный.

лизации производства и разработки продукции компания создает производственные и исследовательские центры за границей. Например, в таких странах, как Индия и Таиланд, SAIC открывает заводы и поставляет продукцию на местные рынки, повышая международную узнаваемость бренда. При этом SAIC активно развивает и применяет технологии интеллектуального сетевого взаимодействия, сотрудничая с IT-компаниями для разработки технологий интеллектуального вождения и интернет-соединения автомобилей. Это повышает уровень интеллектуализации продукции и предоставляет пользователям более удобные и безопасные транспортные решения¹.

Китайская первая автомобильная корпорация (FAW) делает ставку на развитие собственного бренда, уделяя большое внимание бренду Hongqi, который получает значительные инвестиции и активное продвижение. Hongqi внедряет инновации в дизайне, технологиях и маркетинге, представляя высококлассные интеллектуальные модели и увеличивая узнаваемость бренда и его долю на рынке. FAW развивает успешное сотрудничество с такими брендами, как Volkswagen и Toyota, углубляя партнерские отношения для совместной разработки новых моделей и технологий, что способствует увеличению локализации исследований и производства, а также поиску новых бизнес-направлений через партнерство с новыми автопроизводителями². FAW заключает долгосрочные соглашения с поставщиками запчастей для совместной разработки технологий и инноваций в продукции, укрепляя интеграцию и координацию в цепочке поставок и сотрудничая с партнерами «вверх и вниз» по цепочке для оптимизации управления поставками, повышения производственной эффективности и качества продукции

Корпорация **Dongfeng Motor (Dongfeng)** развивает несколько собственных брендов, таких как Voyah и M-Hero, чтобы удовлетворить различные потребности потребителей. Эти бренды отличаются от традиционных по позиционированию, дизайну и техническим характеристикам, что открывает компании новые рыночные возможности. В сегменте коммерческих автомобилей Dongfeng совершенствует структуру продукции, повышая ее качество и производительность. Компания укрепляет сотрудничество с логистическими компаниями, транспортными фирмами и другими клиентами, предлагая индивидуальные решения для коммерческого транспорта, что повышает удовлетворенность и лояльность клиентов. Для оптимизации управления производством, маркетингом и послепродажным обслуживанием Dongfeng активно внедряет цифровые технологии, такие как большие данные и искусственный интеллект. Например, компания создает цифровую маркетинговую платформу, которая позволяет более точно учитывать потребности клиентов и повышает эффективность маркетинга³.

¹ Управление государственных дел Китая. Официальный сайт. URL: <https://www.ggj.gov.cn/> (дата обращения: 18.10.2024). Текст: электронный.

² Китайская первая автомобильная корпорация (FAW Group). Официальный сайт. URL: <https://www.faw.com.cn/fawcn/ydds/index.html> (дата обращения: 28.10.2024). Текст: электронный.

³ Dongfeng Motor Corporation. Официальный сайт. URL: <https://www.dfmg.com.cn/cn/index.html> (дата обращения: 16.10.2024). Текст: электронный.

Заключение

Автомобильная промышленность Китая в 2010–2023 гг. продемонстрировала выдающиеся достижения в производстве, экспорте и модернизации своей структуры. Эти успехи стали возможны благодаря активной государственной поддержке, стратегическим инвестициям и ориентации на инновации, что позволило стране стать ключевым игроком на мировом рынке автомобилей.

Увеличение мирового спроса на электромобили обусловило изменение структуры производства и экспорта китайских автомобилей, который стал более диверсифицированным. При этом уход европейских и японских производителей с российского рынка позволил Китаю закрепиться в качестве основного экспортера автомобилей в Россию. Ключевую роль начали играть новые бренды и электромобили, такие как Tesla, BYD и Geely, что укрепляет позиции Китая на мировом рынке.

Благодаря стратегической поддержке государства и гибкости компаний Китай успешно адаптируется к изменениям на мировом рынке, занимая лидирующие позиции в производстве электромобилей и новых энерготранспортных средств. Эти достижения подтверждают роль автомобильной промышленности как ключевого драйвера экономического роста и модернизации экономики Китая.

В целях закрепления своих позиций на внешних рынках крупнейшие китайские производители автомобилей создают не только производства в других странах, но и исследовательские центры.

Литература

1. Holweg M., Luo J., Oliver N. The past, present and future of China's automotive industry: a value chain perspective. *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*. 2009; 2; 1–2: 76–118. <https://doi.org/10.1504/IJTLID.2009.021957>.
2. Hongpei Z. As government subsidies expire, China's NEV sector is to embrace rising competition. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283120.shtml>. (дата обращения: 30.01.2025). Текст: электронный.
3. Natarajan K., Hongpei Z. Growth and development of automobile industry in China. *International Journal of Multidisciplinary Research and Development*. 2015; 2; 7: 317–322. DOI: 10.5281/zenodo.6320528.
4. Wang Z. China's auto production, sales rank first globally for 14 consecutive years. URL: <https://www.koreapost.com/news/articleView.html?idxno=31355> (дата обращения: 24.01.2025). Текст: электронный.

Статья поступила в редакцию 26.12.2025; одобрена после рецензирования 24.01.2025; принята к публикации 24.01.2025.

China's Automotive Industry: Development Trends and Strategies
for Entering Foreign Markets

Zhanna G. Golodova
Dr. Sci. (Econ.), Prof.
golodova-zhg@rudn.ru

Yan Yuting
Student
1032189033@pfur.ru

Patrice Lumumba Peoples' Friendship University of Russia
6 Miklukho-Maklaya St., Moscow 117198, Russia

Abstract. Automotive industry in 2010–2023 became one of the key sectors of China's economy by demonstrating production and export records, which allowed the country to take a leading position in the world market. However, the development of the industry was accompanied by such challenges as dependence on imported auto components, a shortage of qualified personnel and the need for modernization. The article reveals the transformation of industrial policy in the field of motor-car construction, analyzes the dynamics of its key indicators, including production, export, number of employees, as well as strategic changes in the policies of leading companies (SAIC, FAW, Dongfeng). In addition, it considers the measures of state support, problems of providing primary resources and prospects for further development of automotive industry.

Keywords: automotive industry, China, state support, car exports, electric cars, investments, car manufacturers, development strategies.

For citation

Zhanna G. Golodova, Yan Yuting. China's Automotive Industry: Development Trends and Strategies for Entering Foreign Markets. *Bulletin of Buryat State University. Economy and Management*. 2025; 1: 48–58 (In Russ.).

The article was submitted 26.12.2024; approved after reviewing 24.01.2025; accepted for publication 24.01.2025.