

**Волков Геннадий Юрьевич**

канд. экон. наук, доцент

ФГКОУ ВО «Ростовский юридический институт МВД России»

г. Ростов-на-Дону, Ростовская область

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КИТАЙСКОГО АВТОПРОМА И РИСКИ ПОТЕНЦИАЛЬНОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ГЛОБАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА**

*Аннотация:* в статье предпринята попытка анализа основных тенденций развития китайского автопрома в разносрочной перспективе с учетом реалий развития мировой экономики и используемых моделей сохранения достигнутого уровня конкурентоспособности китайского автопрома на глобальном рынке автомобилей с помощью мер государственной поддержки национальных экспортеров.

*Ключевые слова:* КНР, модель, конкурентоспособность, автомобиль, конкурентное противостояние, китайский автопром.

С каждым годом экономические показатели глобального автомобильного рынка постоянно растут, принося стабильную прибыль как традиционным, так и новым автоконцернам. Однако, трендом последнего времени стал обгоняющий рост китайского автопрома, продукция которого занимает все большую долю от общего объема. Прогнозное моделирование позволяет говорить о том, что уже к концу 2030 г. доля продаж китайских автомобильных брендов превысит одну третью часть от общего объема, даже без учета совокупного объема автомобилей, формально не относящихся к китайским брендам, но производимых в КНР или создаваемых на китайских платформах. Расчёты показали, что если к этому времени китайские компании будут продавать 9 млн авто за пределами Китая, то каждый третий проданный автомобиль будет китайским. Необходимо особо отметить то обстоятельство, что данный прогноз касается только брендов из КНР, и не учитывает модели, создаваемые знаменитыми автобрендами совместно с ки-

тайскими автопроизводителями, число которых постоянно увеличивается. Пытаясь минимизировать потери от стремительной экспансии китайского автопрома на национальные рынки, администрация ЕС и США используют политику протекционизма, постоянно увеличивая экспортные пошлины на китайские автомобили. Например, в США администрация Байдена ввела 100% пошлину на экспортные электромобили из КНР, одновременно пересмотрев в сторону увеличения все тарифы, ранее установленные на китайские литий-ионные батареи и любые их компоненты китайского производства. В тоже время, ведущие мировые производители автомобилей, прежде всего такие, как «Москвич», Mercedes, Volvo, Renault и Land Rover все больше начинают зависеть от китайских технологий. Речь идет не только о создании официальных торгово-производственных объединений, но и о простом матричном копировании наиболее перспективных китайских моделей.

Введение антироссийских торгово-экономических санкций в числе прочего коснулось и сегмента автопрома в российской экономике. Прежде всего пришлось искать новых торговых партнеров среди зарубежных автопроизводителей и структурировать логистические цепочки для поставок комплектующих, запчастей, необходимых узлов и агрегатов. Логическим выходом из сложившейся ситуации стала переориентация на азиатский, прежде всего китайский, сегмент. Одновременно, в рамках политики импортозамещения было принято решение о возрождении традиционных российских брендов, прежде всего «Москвич» и «Волга», популяризации новых российских марок (Evolute, Sollers, Amber Auto, Xcite), а также разработке перспективных моделей электромобилей в условиях формирующегося спроса [2, с. 317].

Как и любая модель национального производства автомобилей, европейский автопром также сегментирован в соответствие с выпускаемой продукцией, ориентированной на определенный круг потребителей. Например, под легендарной английской маркой MG выпускается линейка китайских автомобилей. Концерн Geely, фактически владеющий престижным брендом Volvo, превратил одно

из ее подразделений Polestar в отдельную марку, специализирующуюся на производстве спорткаров. Важнейшим фактом в данном случае является использование поздравляющего большинства компонентов, произведенных в КНР. Хорошо «раскрученные» и достаточно популярные автомобили бренда Smart также полностью производятся в Китае на агрегатной базе СП концерна Daimler и китайского холдинга Geely. Концерн Geely в рамках совместной работы с французскими коллегами из Renault создали СП по выпуску автомобилей на базе подразделения Renault Korea, которое ранее осуществляло свою деятельность под брендом Samsung. Результатом стала презентация модели кроссовера Renault Koleos, представляющего собой фактическое «перелицование» модели Geely Monjaro. Новым трендом в развитии мирового автопрома явилось производство электромобилей, получивших дополнительные преференции в рамках «зеленой повестки». Концерн Great Wall Motors, активно используя свои производственные мощности, начал выпускать новую линейку электромобилей бренда Mini. В рамках перспективной стратегии предусмотрено активное использование китайской платформы «Chery», на которой будут создаваться гибриды и электромобили Jaguar Land Rover, для которых планируется возрождение положительно зарекомендовавшей себя модели Freelander. Экспансия китайского автопрома как в официальном, так и скрытом виде, на рынки ЕС приобретает все более экзотические формы. Так, в Италии уже был зафиксирован прецедент, когда Итальянская компания DR Automobiles продавала автомобили под брендами DR и EVO как продукцию, произведенную в Италии. После проверки было установлено, что компания реализовывала китайскую продукцию, произведенную по крупноузловой технологии, просто заменив фирменные шильдики. В итоге она была оштрафована на €6 млн. В ситуации, когда американская и европейская администрация поступательно расширяет перечень ввозных пошлин и повышает уровень таможенных сборов, в целях минимизации риска доминирования китайской продукции крупные производители расширяют теневое сотрудничество с КНР. Такая ситуация носит объективный характер, поскольку уровень себестоимости национального производства значительно превышает себестоимость производства

китайских автомобилей. Элементарная потребность сохранения достигнутого уровня конкурентоспособности провоцирует разработку моделей взаимовыгодного сотрудничества в условиях введения деструктивных ограничений.

Особо необходимо отметить тот факт, что емкость китайского внутреннего рынка считается самой высокой в мире. Кроме того, на этом рынке сформировались достаточно специфические потребности и предпочтения. Именно поэтому, большинство всемирно известных брендов старались создавать совместные производственно-технологические предприятия для обхода ограничений на импортные поставки. Однако производимые модели продавались достаточно слабо, так как слабо учитывали национальную специфику. В итоге было принято решение о расширении участия китайских специалистов, более тонко учитывающих местные предпочтения. Пример: Jaguar Land Rover выпускает свои автомобили для КНР в партнерстве с Chery. Японская компания Mitsubishi в силу целого ряда обстоятельств в последнее время столкнулась с множеством проблем как в сегменте разработки, так и производства внедорожников. В рамках создания совместного предприятия с китайской GAC, на базе Aion V был создан электрокроссовер Airtrek, себестоимость которого оказалась максимально низкой за счет активного использования китайских разработок. Еще один пример: представленная на Пекинском автосалоне модель Mazda EZ-6, которую будут выпускать как в чисто электрическом варианте с запасом хода 600 км, так и в гибридном с запасом хода более 1000 км. представляет собой фактическую точную копию китайской модели Shenlan SL03. В перспективе планируется использовать эту модель в качестве замены экспортной модели Mazda 6, что позволит сохранить достигнутый уровень конкурентоспособности.

Число западных компаний, активно развивающих партнерство с КНР в сегменте производства автомобилей, постоянно растет. Крайне привлекательным фактором выступает низкая себестоимость китайского производства и сохранение достаточно высокого спроса (и цены) мирового рынка. Такие гиганты BMW, Tesla и Volvo давно поставляют свою продукцию, произведенную в КНР на мировые рынки, прежде всего США и ЕС. Особую популярность в рамках тренда

перехода к реалиям «зеленой энергетики», активно разрабатываются различные концепты электромобилей.

Например, электромобиль Dacia Spring и так был переделан из Renault Kwid, что позволило увеличить экспортные поставки этой сверх бюджетной модели на рынки ряда развивающихся стран. Согласно проведенным аналитическим оценкам, эта модель, со стоимостью в €17 тыс. стала самым доступным электрокаром именно потому, что была произведена в Китае на производственной платформе концерна DongFeng. Ранее концерн Volvo активно инвестировал в создание современных платформ китайского концерна Geely, что в современных условиях обеспечило ему доступ к китайским технологиям разработки электромобилей. В конечном итоге электрический компакт EX30 разделил платформу SEA с новыми Smart и Zeekr, что позволило Volvo значительно снизить объем производственно-технологических расходов.

Справедливости ради необходимо отметить, что специфика смешанной китайской планово-рыночной модели в числе прочего предполагает использование государственного субсидирования в перспективных отраслях, прежде всего ориентированных на экспорт. Это представляется самым важным фактором сохранения и постоянного повышения уровня конкурентоспособности. Большинство аналитических агентств в процессе проведения анализа на предмет выявления определяющих факторов конкурентоспособности китайского автопрома, пришли к единому выводу, что все китайские автобренды:

- имеют минимум 30–35% преимущество по объемам совокупных издержек;
- данное преимущество является определяющим при структурировании ценовой политики, суть которой заключается в возможности снижения уровня конечной цены для компенсации пошлин;
- минимальный временной промежуток при разработке новейших технологий, достигаемый за счет отказа от избыточного проектирования: появление новых продуктов в сегменте производства китайских электромобилей автомобилей

происходит примерно в течение 22 месяцев (у других производителей минимум 40–45 месяцев);

– новейшие китайские разработки появляются на рынке примерно на 2–3 года раньше аналогичной продукции конкурентов, что позволяет привлечь гораздо большее число потребителей и пролонгировать возможность получения дополнительной прибыли. Примером может служить ситуация, когда альянс гигантов VW и Renault, направленный на создание доступного электромобиля с ценником ниже €20 тыс., потерпел поражение в конкурентном противостоянии и вынужден был отказаться от дальнейшей борьбы. В итоге немецкий автопроизводитель, отказавшись от конкурентного противостояния с электромобилями из КНР в Европе, создал совместное предприятия с китайскими SAIC и Xpeng и стартапом Rivian и переориентировался на китайский рынок;

– китайские модели активно продаются на рынке примерно в течение полутора-двух лет, после чего полностью заменяются новой линейкой товарных позиций.

Но самым главным достижением высокого уровня международной конкурентоспособности китайской экономики, вопреки всем заверениям представителей неолиберального направления, является умелое сочетание опыта плановой экономики и рыночных механизмов, постоянно адаптируемых к трансформационным вызовам глобальной экономики. На ранних этапах становления китайского автопрома, благодаря тесному сотрудничеству с СССР, удалось создать необходимую производственно-технологическую базу. Следующим шагом стала продуманная до мелочей разнорочная стратегия по привлечению передовых западных технологий и инвестиций. Это позволило значительно ускорить формирование собственного потенциала благодаря целевым вложениям в НИОКР. Четко проработанная стратегия при активной государственной поддержке позволили китайскому автопрому уже к концу 2009 года обогнать американских производителей по совокупному объему выпущенной продукции. В 2009 г. число различных транспортных средств, произведенных в КНР, составило 13,76 млн. что позволило обойти Японию и получить статус крупнейшего

автопроизводителя в мире. К концу 2021 г. китайские автопроизводители произвели более четверти от мирового объема, что в количественном выражении составило 27 млн шт. В 2023 г. в Китае впервые в истории мирового автопрома было произведено свыше 30 млн. автомобилей, в числе которых 6,26 млн легковых и 443 тыс. коммерческих электромобилей и автобусов. По состоянию на 1 июля 2024 г. только в России было зарегистрировано 1,86 млн легковых автомобилей китайских брендов, что составляет 4% от общего количества. Самым распространенным из китайских автомобильных брендов в России является Chery с показателем 444,7 тыс. единиц, далее Geely с показателем 341,1 тыс. шт. и Haval 296 тыс. шт. соответственно. Доля этих трех брендов составляет порядка 60% от общего числа легковых машин китайских марок в РФ. Согласно прогнозным расчетам, к концу 2024 г. китайскими производителями будет реализовано на российском рынке порядка 1,17 млн автомобилей при прогнозируемом объеме рынка в 1,3 млн машин по оптимистичному сценарию. Фактически это в 2,1 раза больше, чем по итогам 2023 г., когда число проданных китайских авто составило 550 тыс. шт. [1, с. 81].

На протяжении 2024 г. КНР активно создает производственные филиалы за рубежом, что позволяет в числе прочего экономить на транспортной составляющей и получать дополнительные конкурентные ценовые преимущества и поступательно увеличивать число покупателей, прежде всего в сегменте электромобилей [3, с. 355]. В итоге триада «господдержка – низкая цена – зарубежный филиал» позволяют постоянно увеличивать объемы экспортных поставок готовой продукции, узлов и агрегатов. Прогнозируя последствия такой политики, аналитики считают, что в перспективе можно будет говорить о постоянной зависимости мирового автопрома от Китая, причем сама зависимость с большой вероятностью будет носить необратимый характер. Углубление процесса взаимодействия мировой автоиндустрии с экономикой КНР представляет собой закономерный результат продуманной долгосрочной стратегии развития в сочетании с традиционным трудолюбием и целеустремленностью китайского народа. Активное

внедрение процессов роботизации и использование возможности интеграции искусственного интеллекта в наиболее сложные производственные процессы, минимизирует риск даже потенциального снижения уровня конкурентоспособности национальной экономики.

В отличие от других государств, в которых модели неолиберальной экономики и категорические требования неолиберальной доктрины возведены в ранг абсолюта, правительство КНР предпочитает экономическую модель с максимальным учетом реалий исторически обусловленной специфики. Государственная поддержка проявляется в приоритетном обновлении производственных фондов, координацией процесса максимально быстрого внедрения новейших технологий, обеспечения максимально выгодных условий внешнеэкономической деятельности. Крайне важную роль в работе китайского автопрома является игнорирование высокой рискованности в системе стартапов. Неудачные проекты оперативно закрываются, а прибыль от продажи максимально удачных и объемы господдержки компенсируют убытки. Сохранять достигнутый уровень конкурентоспособности и расширять занимаемые ниши мирового и национального рынка китайским компаниям помогает стратегия инновационного подхода. В отличие от ведущих западных производителей, расширяющих набор потребительских свойств созданных моделей в рамках постоянной модернизации, китайские инженеры предпочитают разрабатывать новые прототипы, что позволяет постоянно удовлетворять потребности потребителей. В пользу расширения дальнейшей экспансии китайского автопрома говорит тот факт, что введение антиросийских торгово-экономических санкций и политика зеркального ответа спровоцировали глубокую трансформацию мировой экономики. Активная поддержка Украины в материальном и военном плане продолжает усугублять проблемы в экономике ЕС и США, перенаправляя значительные средства в сегмент ВНК. Разрушение модели энергетических поставок из РФ для нужд ЕС, американская администрация спровоцировала рост цен во всех отраслях экономики, и, прежде



всего, в сегменте автопрома. Аналитики давно предупреждали, что отказ от российских энергоносителей – это мощный удар по отрасли и снижение конкурентоспособности.

В то же время китайские специалисты своевременно разработали разносрочную внешнеэкономическую стратегию, приоритет в которой занимает политика скупки месторождений редкоземельных металлов в Африке и Южной Америке. Данный проект представляет собой взаимовыгодное сотрудничество, поскольку позволяет местным правительствам решать проблемы безработицы, притока инвестиций и повышения жизненного уровня населения.

### *Список литературы*

1. Костров В.В. Выход марок китайского автопрома на российский рынок / В.В. Костров // Научное образование. – 2024. – №1 (22). – С. 80–82. – EDN FCNAGS.

2. Моисеев В.В. Импортнезависимость России: история и современность / В.В. Моисеев. – М.: Директ-Медиа, 2023. – 444 с. – ISBN 978-5-4499-3624-0. – EDN FJPOWO.

3. Попова Л.В. Прямые инвестиции КНР в российский автопромышленный сектор в рамках глобальной стратегии китайских автопроизводителей / Л.В. Попова, В.А. Воронин, Е.Ю. Сизых // Российско-китайские исследования. – 2023. – Т. 7. №4. – С. 354–366. – DOI 10.17150/2587-7445.2023.7(4).354-366. – EDN PYIKUY.