



DOI: 10.22363/2313-2329-2024-32-4-657-672

EDN: KWPVWG

УДК 339

Научная статья / Research article

Формирования китайского рынка легкового автомобилестроения

Н.Д. Кеося*Российский университет дружбы народов,
Российская Федерация, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6*

✉ 1142220545@rudn.ru

Аннотация. Китай является абсолютным лидером на мировом рынке автомобилестроения: в 2023 г. было произведено и продано более 30 млн единиц. Не последнюю роль в данном лидерстве Китая сыграло размещение производства за рубежом. Однако китайские производители автомобилей сталкиваются с усилением международной конкуренции, в т.ч. и со стороны США, которые занимают второе место по показателю производства за 2023 г. В частности, в конце 2022 г. в США был принят резонансный закон «О сокращении инфляции», направленный не только на стимулирование рынка труда, но и поддержку сектора автомобилестроения и, главным образом, в области производства электромобилей. Китай также занимает одно из ведущих мест на мировом рынке электромобилей, которое обеспечивается посредством совокупности ряда принципов, среди которых: рыночный характер развития; инновационный характер развития; координация осуществления экономической деятельности; открытость китайских компаний к международному сотрудничеству. Цель исследования заключается в выявлении особенностей развития китайского рынка автомобилестроения. Проводится анализ основных мер, предпринятых китайским правительством для поддержки данного сектора, а также анализ основных участников, показателей их деятельности и анализ вовлечения автомобилестроения в экспортную составляющую китайской экономики. На основе исторического и сравнительного анализа доказан тезис: за счет наличия ряда конкурентных преимуществ китайская автомобилестроительная промышленность оказалась гораздо более инвестиционно привлекательной, что обусловило ее быстрое развитие в сравнении с российской автомобилестроительной сферой. Выявлено, что одной из наиболее эффективных мер, предпринимаемых китайским правительством, является не столько масштабирование объемов производства, сколько внешнеэкономическая экспансия Китая на зарубежные рынки и интернализация производственного процесса. Также показано, что значительным недостатком китайского автомобилестроения является зависимость от иностранных комплектующих, что вынуждает сегодня китайское правительство в некоторой степени менять модель экономического развития и обращаться к импортозамещению.

© Кеося Н.Д., 2024

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

Ключевые слова: автомобилестроение, Китай, экспорт, интернационализация производства, масштабирование

Заявление о конфликте интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

История статьи: поступила в редакцию 26 мая 2024 г.; проверена 16 июня 2024; принята к публикации 25 июля 2024.

Для цитирования: *Кеосья Н.Д.* Формирования китайского рынка легкового автомобилестроения // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2024. Т. 32. № 4. С. 657–672. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-4-657-672>

Ways of Chinese car industry formation

Nikolay D. Keosya

*RUDN University,
6 Miklukho-Maklaya St, Moscow, 117198, Russian Federation*

✉ 1142220545@rudn.ru

Abstract. China is the absolute leader in the global automotive market: in 2023, more than 30 million units were produced and sold in China. An important role in this leadership of China was played by the placement of production abroad. However, Chinese car manufacturers are facing increased international competition, including from the United States, which ranks second in terms of production in 2023. In particular, at the end of 2022, the resonant law “On Reducing Inflation” was adopted in the United States, aimed not only at stimulating the labor market, but also supporting the automotive sector and, most importantly, in the field of electric vehicle production. China also occupies one of the leading positions in the global electric vehicle market, which is ensured by a combination of a number of principles, including: the market nature of development; the innovative nature of development; coordination of economic activities; openness of Chinese companies to international cooperation. The purpose of the study is to identify the features of the development of the Chinese automotive market — an analysis of the main measures taken by the Chinese government to support this sector, as well as an analysis of the main participants, the indicators of their activities and an analysis of the involvement of the automotive industry in the export component of the Chinese economy. Based on historical and comparative analysis, the thesis is proved: due to the presence of a number of competitive advantages, the Chinese automotive industry turned out to be much more attractive for investment, which led to its rapid development in comparison with the Russian automotive industry. It has been revealed that one of the most effective measures taken by the Chinese government is not so much the scaling up of production volumes, as China’s foreign economic expansion into foreign markets and the internalization of the production process. It is also shown that a significant disadvantage of the Chinese automotive industry is its dependence on foreign components, which today forces the Chinese government to change the economic development model to some extent and turn to import substitution.

Keywords: automotive industry, China, export, internationalization of production, scaling

Conflicts of interest. The author declares no conflict of interests.

Article history: receiver May 26, 2024; revised June 16, 2024; accepted July 25, 2024.

For citation: Keosya, N.D. (2024). Ways of Chinese car industry formation. *RUDN Journal of Economics*, 32(4), 657–672. (In Russ.). <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2024-32-4-657-672>

Введение

Китайская легковая автомобильная промышленность показывает значительные успехи не только на внутреннем, но и на внешнем рынке. Наиболее яркий и очевидный пример такого активного развития китайского автомобилестроения представлен «захватом» китайскими автомобилепроизводителями российского рынка легкового транспорта, который с 2022 г. активно наполняется автомобилями китайского производства. Иначе говоря, рынок китайского автомобилестроения сделал существенный рывок, когда сменил свой импорто-ориентированный характер на экспортоориентированный и предполагающий удовлетворение потребностей соседних государств. С 2019 по 2023 г. объем производства автомобилей в Китае увеличился с 25,7 млн единиц до 30,1 млн единиц¹.

В исследованиях отмечается, что активное развитие легковой автомобильной промышленности Китая было предопределено политическим курсом Коммунистической партии Китая, которая еще в 2002 г. провозгласила необходимость формирования экономики нового типа, предполагающей активное развитие легковой промышленности². В то же время декларирование того или иного политического курса не может предрешить вопрос развития целой отрасли экономики, являющейся, во-первых, наукоемкой, во-вторых, капиталоемкой, а, в-третьих, ресурсоемкой. Поэтому развитие данной отрасли напрямую связано с ростом и развитием национальной экономики в целом.

Согласно сведениям из средств массовой информации, Китай уже сейчас является вторым в мире экспортером легковых автомобилей во все страны мира, что однозначно изменит мировую экономическую ситуацию и приведет к повышению уровню конкуренции на товарных рынках³. В чем причина подобного успеха китайского легкового автомобилестроения? Какие меры были предприняты китайскими автомобильными компаниями для развития собственных производств, их масштабирования и интернационализации? Каким образом китайскому автомобилестроению удалось преодолеть технологическую и производственную отсталость от передовых автомобилестроительных держав? Данные вопросы будут освещены в настоящем исследовании.

Цель исследования — определение основных условий и особенностей формирования рынка легкового автомобилестроения в Китае с учетом возможности применения изученного опыта для развития российского рынка легкового автомобилестроения.

¹ World motor vehicle production by country/region and type. Organization of Motor Vehicle Manufacturers. URL: <https://www.oica.net/wp-content/uploads/By-country-region-2023.pdf> (Дата обращения: 07.04.24)

² Ли С. Тенденции и перспективы развития легкового автомобилестроения в Китае : дис. ... канд. экон. наук. М., 2010.

³ The US hasn't noticed that China-made cars are taking over the World // Bloomberg. January 26, 2023. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-01-26/how-china-is-quietly-dominating-the-global-car-market> (Дата обращения: 13.05.2024).

Методы исследования

Основные методы исследования — сравнение и ретроспектива, поскольку в контексте изучения способов формирования легкового автомобилестроения в Китае они показывают наибольшую эффективность, позволяя проанализировать те шаги и мероприятия, которые были предприняты китайским правительством и хозяйствующими субъектами в целях модернизации и развития отрасли.

Условия формирования рынка китайского легкового автомобилестроения

Рынок легкового автомобилестроения формировался в условиях наличия транснациональных корпораций на китайском рынке. Очевидно, что модернизированное китайское общество и экономика — отличный рынок сбыта для любой крупной корпорации, следовательно, данной возможностью активно пользовались крупные игроки на рынке автомобилестроения, поскольку в любом случае спрос на таком рынке будет постоянно расти (Дэн, 2016). Как отмечает А.В. Говорова, несмотря на закрытость и ограниченность рынка автомобилестроения в КНР, политика реформ и открытости поощряла иностранные инвестиции в отрасль, когда начали появляться совместные предприятия китайских государственных автопроизводителей и зарубежных концернов (Говорова, 2023). Таким образом, известная всему миру форма совместных предприятий стала оптимальной для заложения основ китайского автомобилестроения, которое на начальных этапах развития страдало от отсутствия надлежащей материально-технической базы и достаточного научного компонента.

Помимо создания совместных предприятий была разработана так называемая система договорной ответственности (*contracted liability system*), которая предполагала достижение определенных показателей со стороны органов управления, заданного уровня качества производимых транспортных средств, своевременности реализации обязанностей по производству и накоплению капитала на местном уровне (Dolanay, 2021). Действительно, создание такой системы в отношении бизнес-структур в сфере легкового автомобилестроения позволило сформировать полноценные возможности для управления концернами уже китайской «национальности», что в конечном итоге привело к формированию полноценной структуры управления автомобильным концерном, что также стало залогом успеха и развития современного китайского рынка легкового автомобилестроения, который со временем стал приобретать международный характер.

Кроме того, привлечение международных автомобильных консорциумов к созданию автомобильной промышленности в КНР привело к тому, что началось формирование и капитализация основных автомобилепроизводителей, непосредственно связанных с китайской промышленностью и китайской экономикой, не предполагающих иностранного участия (например, Geely, Great Wall и т.п.), хотя данные автомобильные концерны ранее функционировали

по российской — «сервисной» — модели рынка автомобилестроения, предполагающей использование российской материально-технической базы для производства, например, китайских по своей сущности автомобилей⁴. Иначе говоря, китайскому рынку удалось преодолеть данную проблему, приобретя собственные научные разработки и инженерные мощности, необходимые для дальнейшего развития собственных производств.

Развитие китайского автопрома не обошлось без значительной государственной поддержки, которая выражалась как в создании надлежащих организационно-правовых условий, предполагающих благоприятный режим для иностранных инвесторов, путем развития соответствующего законодательства, гарантирующего права и законные интересы иностранных инвесторов, так и в предоставлении финансовой помощи в рамках кризисов или иных негативных экстерналий рынка. На данный момент наиболее инвестиционно привлекательный сектор китайского автомобилестроения — сфера электромобилей, где Китай занимает лидирующие позиции в мире, поскольку производит подавляющее большинство машин этого типа. В то же время создание таких производственных мощностей было бы невозможно без прямых государственных субсидий и иных форм финансирования. На данное обстоятельство указывают средства массовой информации, обвиняющие китайскую автомобильную промышленность в том, что ее финансирование со стороны китайского правительства имеет деструктивную направленность для традиционного — «бензинового» — автомобилестроения, которое, во-первых, более дорогое по сравнению с электромобилями, а, во-вторых, менее экологично⁵. Аналогична позиция относительно активного перехода на альтернативные источники энергии для функционирования легковых автомобилей у авторов (Сазонов, Чэнь, 2018а). Следовательно, государственное финансирование также стало одним из факторов, повлиявших на развитие китайской автомобильной промышленности как на ранних этапах ее развития, так и на современном этапе ее масштабирования.

Особое внимание в исследованиях уделяется тому, что китайские автомобильные компании осуществляют, во-первых, переманивание квалифицированных кадров у транснациональных автомобильных компаний для обслуживания своих собственных интересов, а, во-вторых, приобретают серийные производства автомобилей для их дальнейшего развития и модернизации. Данная проблема в экономике именуется проблемой информаторов (*whistleblower problem*) и напрямую связана с тем, что существование информаторов, а также возможности переманивания квалифицированных кадров из одной компании в другую влияет на рыночную капитализацию и позицию определенного хозяйствующего субъекта на рынке. По мнению Энтони Хейса и Сандипа Капура (экспер-

⁴ Александров И.А. Опыт развития автомобильной промышленности в Китайской Народной Республике и возможности его использования в Российской Федерации : дис. ... канд. экон. наук. М., 2014.

⁵ BYD got €3.4 billion Chinese aid to dominate EVs, study says // Bloomberg. April 10, 2024. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-04-10/byd-got-3-4-billion-chinese-aid-to-dominate-evs-study-says> (accessed: 13.05.2024).

тов Университета Лондона), проблема информаторов, или корпоративного доносительства, подразумевает возможность идентификации проблем, решений, новых способов производства, а также моделей поведения хозяйствующего субъекта, которые являлись или являются недоступными для его контрагентов, вследствие чего заинтересованное лицо начинает приобретать возможности по развитию собственных производств с учетом опыта, полученного от информаторов — бывших работников работодателя-конкурента (Heyes, Karim, 2009). Аналогичные положения в полной мере применимы и к сфере автомобилестроения, поскольку сфера промышленности предполагает использование информации и технологий производства автомобилей, которые характеризуются высокотехнологичным характером, что являет собой уникальное торговое предложение китайского автопрома.

Таким образом, для развития китайского автомобилестроительного рынка не существовало каких-либо препятствий. В то же время в конкретно-исторической период была заложена научно-производственная база для развития китайской автомобильной промышленности при помощи (i) иностранных инвесторов, (ii) государственного финансирования, (iii) возможности приобретения информации относительно организации производства автомобильной промышленности, а также (iv) формирования надлежащей системы управления автомобилестроительной компанией. Совокупность данных факторов предопределила появление ряда основных участников рынка легкового автомобилестроения Китая, которые на данный момент начинают свою интернационализацию и формирование китайских транснациональных корпораций.

Основные участники рынка легкового автомобилестроения

Формирование рынка легкового автомобилестроения КНР невозможно без описания основных игроков данного рынка. В целом, они сводятся к классическим автомобилепроизводителям — Большой китайской четверке — SAIC, DFM, FAW, Changan, а также ряду иных производителей, которые в последнее время нарастили свое присутствие на российском автомобильном рынке. Среди них следует обозначить Geely, BYD, Chery, GAC, Great Wall, JAC и ряд иных компаний. В любом случае для них характерно примерно одинаковое развитие параллельно со становлением суверенного рынка легкового автомобилестроения. В целом, наличие столь значительного числа автомобилепроизводителей уже заметно в мировом масштабе, поскольку по результатам 2023 г. китайские автомобильные компании произвели более 20 миллионов легковых транспортных средств, обогнав по данному показателю Европейский Союз и Великобританию⁶. Следовательно, необходимо проанализировать основные факторы, которые позволили китайским автомобильным компаниям достичь значительных успехов

⁶ Китай установил рекорд по выпуску автомобилей, обогнав Европу // РИА Новости. 12.12.2023. URL: <https://ria.ru/20231212/avto-1915207793.html> (дата обращения: 13.05.2024).

в деле освоения собственного автомобильного рынка и освоения зарубежных рынков, включая российский рынок автомобилестроения.

На ранних этапах развития исследуемого рынка научная литература отмечала, что, несмотря на наличие существенного материально-технического материала, китайская автомобильная промышленность все еще остается фрагментированной, не обладающей независимым технологическим потенциалом, а также зависит от транснациональных автомобильных корпораций, которые постепенно приобретают доминирование на рынке (Luo, Roos, Moavenzadeh, 2006). Причиной такого застоя на начальных этапах формирования китайской автомобильной промышленности стало повышенное государственное участие и государственное вмешательство в деятельность автомобильной промышленности, которое привело к тому, что данная отрасль была дестимулирована к осуществлению активной экономической деятельности и было лишено всяких стимулов к дальнейшему развитию (Luo, 2005). В этой связи прямое взаимодействие между государством и участниками автопрома должно быть направлено на поиск баланса, который обусловлен тем, чтобы не лишать хозяйствующего субъекта стимулов к самостоятельному развитию и совершенствованию собственных производств для выхода на качественно новый уровень.

В то же время косвенная помощь является одним из основных треков на пути к развитию автомобильной промышленности. В частности, удешевление элементов производств и оптимизация транзакционных издержек позволяет автомобильным компаниям становиться гораздо более конкурентоспособными. Наиболее яркий пример такого быстрого роста за счет оптимизации издержек, а также продвижения стратегий низких цен — Geely. В литературе отмечается, что открытая интегральная структура, предполагающая возможности использования всех преимуществ глобализации и разделения труда, а также приобретения частей комплектующих у различных поставщиков, является гораздо более эффективной, чем концентрация всего производства на территории страны, включая случаи, когда при наличии сходных поставщиков у национальных качество более низкое, а цена более высокая, чем у иностранных (Wang, 2008). В то же время тезис был выдвинут в условиях, во-первых, отсутствия кризисных явлений в мировой экономике, а, во-вторых, в условиях отсутствия ряда геополитических рисков, связанных с разрывом международных цепочек поставок товаров и услуг в силу *state risks*. Такие риски проявились с началом специальной военной операции, а также осуществления КНР недружелюбных действий в отношении Тайваня, на что последовала соответствующая реакция США и их сателлитов, выразившаяся в формировании основ санкционного воздействия в отношении хозяйствующих субъектов на территории КНР. В этой связи данный тезис является применимым лишь в отношении рыночной экономики, но не может быть полностью экстраполирован в условиях существования геополитических рисков, рискующих подорвать основы производственных цепочек.

В контексте обсуждения вышеприведенного тезиса необходимо также отметить, что все ныне существующие автомобильные корпорации были созданы в качестве государственных предприятий — объектов регулирования

со стороны государственного планирования. В научной литературе указывают на то, что развитие автомобилестроения в Китае было построено по модели пятилеток, в ходе которых были созданы основные производственные базы, на основе которых потом началось развитие известных всему миру автомобильных гигантов (Middlesworth, 2013). В данном случае необходимо отметить, что отличием советской (российской) автомобильной промышленности от китайской стало то, что китайское правительство в 1990 гг., когда началось развитие автомобильной промышленности в стране, пришло к выводу, что автомобилестроение оказалось более выгодным для иностранных инвестиций по той причине, что рабочая сила в Китае была более дешевой, а условия для осуществления деятельности иностранных инвесторов не были ограничительными. В этой связи при одинаковых исходных данных в виде наличия автомобилестроительных компаний как государственных предприятий китайский рынок оказался более привлекательным с точки зрения инвестиций, что предопределило его более активное развитие, хотя и на российский рынок иностранные инвесторы вошли в начале 2000 гг. При этом китайская экономика, включая автомобильную отрасль, не испытывала такие экономические проблемы, с которыми пришлось столкнуться российской экономике, чем и объясняется ее сравнительный успех в конкретно-историческом промежутке, предопределившем дальнейшее активное и самостоятельное развитие.

Крайне важно то, что крупные автомобильные компании КНР начали осуществлять активную политику по поглощению относительно небольших европейских производителей. В этой связи примечателен пример поглощения Geely шведской автомобильной компании Volvo. Китайская автомобильная компания получила не только активы Volvo, но также и возможность доступа к его разработкам и технологиям производства автомобилей (Fang, Chimenson, 2017). Приобретение компании Volvo выступает одним из элементов экспансии китайских компаний на европейские автомобильные рынки (Chen, Wang, 2015) и не привлекает особого внимания европейских регуляторов, которые в некоторых случаях способны препятствовать таким поглощениям либо путем принятия надлежащих законодательных актов, либо путем блокирования сделок. Поглощение «старых» автомобильных компаний позволит китайской автомобильной промышленности осуществить технологический рывок в плане создания каркаса легкового автомобиля, двигателей, производства элементов такого транспортного средства, а также иных аспектов, которые позволят сделать китайские автомобили более конкурентоспособными на мировом уровне.

Китайская угроза в сфере автомобильной промышленности обозначалась еще в конце 2010 гг. в связи с тем, что масштабирование производства китайских автомобилей было гораздо более дешевым по сравнению с другими экономическими системами (Чжан, 2023). В ряде научно-аналитических материалов обозначалось, что китайская автомобильная промышленность постепенно догоняет американскую автомобильную промышленность, вследствие чего необходимо предпринимать меры по торможению столь активного развития китайского автопрома и защите «отечественного производителя» (Tang, 2012). С учетом

текущей обстановки, а также развития новейших технологий, не предполагающих производства двигателя внутреннего сгорания для передвижения автомобиля, китайская автомобильная промышленность уже составляет серьезную конкуренцию США, не говоря о европейском автомобильном рынке (Ibold, Xia, Xiao, 2021).

Несмотря на то, что китайская автомобильная промышленность по типу своего развития является догоняющей, существуют сегменты, в которых китайские автомобильные компании занимают лидирующие позиции — сфера производства электромобилей⁷. По статистике, около 60 % всех продаваемых в мире электромобилей приходятся на Китай, при этом большинство из таких автомобилей производится на китайских заводах⁸. Сбалансированность китайской политики по производству электромобилей основывается на ряде принципов:

- во-первых, рыночный характер развития электрических автомобилей обеспечивает решающую роль рынка в распределении ресурсов, укрепляет главную роль предприятий в выборе технологических маршрутов, создании системы производства и обслуживания (Du, Ouyang, 2013). Кроме того, в данном случае правительство имеет рычаги прямого влияния на стратегическое планирование и руководство над стандартами и правилами, порядок контроля над качеством и безопасностью, поддержание порядка на рынке, а также руководство над «зелеными» потребителями;
- во-вторых, инновационный характер развития сегмента электромобилей обуславливает возможности по реализации стратегии инновационного развития, создания ориентированных на рынок товаров и услуг, образовательных учреждений и исследований, которые бы позволили совместно осуществлять стратегические цели развития рынка автомобильной промышленности (Chen, Midler, Ruet, 2018). В частности, инновационный характер электромобилей обеспечивает улучшение институциональной экономической среды, поощряет инновации и параллельное развитие, улучшает состояние конкуренции на товарном рынке, позволяет обеспечивать структурные инвестиции в современные отрасли экономики и знания, а также формировать новые бизнес-модели, которые могут использоваться не только в рамках китайской юрисдикции, но и за ее пределами;
- в-третьих, координация осуществления экономической деятельности на рынке автомобилестроения позволяет совершенствовать механизмы горизонтальной координации и вертикальной интеграции, способствует глубокой интеграции компании, производящей электромобили, с энерге-

⁷ How China beat everyone to be World leader in electric vehicles // Bloomberg. July 17, 2023. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-07-17/how-china-beat-everyone-to-be-world-leader-in-electric-vehicles> (Дата обращения: 13.05.2024).

⁸ Мировой рынок электромобилей в 2024 г. вырастет на 21 % // Ведомости. 09.01.2024. URL: <https://www.vedomosti.ru/esg/reports/news/2024/01/09/1014279-bloombergnef-mirovoi-rinok-elektromobilei-v-2024-g> (дата обращения: 13.05.2024).

тическим, транспортным, информационным и коммуникационным секторами. Кроме того, происходит координация технических исследований и разработок, а также строительство инфраструктуры, чтобы превратить массивные рыночные преимущества в промышленные преимущества;

- в-четвертых, открытость китайских компаний к международному сотрудничеству значительно упрощает развитие технологий электромобилей, поскольку такое сотрудничество инклюзивно, взаимовыгодно, беспроблемно, а также предполагает возможность использования всех преимуществ глобализации в целях достижения развития целей устойчивого развития (Сазонов, Ильинская). Китайские компании в контексте развития электромобильной промышленности будут придерживаться сочетания политики «ввоза» и «вывоза», укрепления международного сотрудничества, развития международной конкуренции, создания преимуществ в сфере автомобильной промышленности для более глубокой интеграции всех заинтересованных участников в производственные цепочки уже нового сегмента.

В сущности, данные принципы объясняют успех китайских автомобилепроизводителей в современном сегменте высокотехнологичного автомобилепроизводства, не предполагающего использования двигателей внутреннего сгорания. Поэтому использование новых принципов, в т.ч. новых технологий производства электромобилей, предполагает возможность развития относительно самостоятельного сектора промышленности со стороны китайских компаний.

Масштабирование и интернационализация китайской автомобильной промышленности

Китайская автомобильная промышленность постепенно осуществляет конверсию, связанную с переходом на импортный вариант своего функционирования, т.е. генерации такого числа легковых транспортных средств, которое позволит удовлетворить спрос внешних участников со стороны китайских автомобилепроизводителей (табл.)⁹. Во многом возможность формирования импортной модели китайской автомобильной промышленности стало возможным из-за ее крайне конкурентоспособности на мировом рынке (Li, 2010), который характеризуется наличием высокой конкуренции по ценам и качеству производителей легковых автомобилей (Ян, Ван, 2022). В этой связи китайская автомобильная промышленность за счет присущих китайской экономике конкурентных преимуществ (прежде всего, наличие дешевой рабочей силы, а также возможность неправомерного заимствования технологий без соответствующих санкций со стороны правообладателей) добилась существенных успехов в последние годы, в результате чего можно говорить об интернационализации китайской автомобильной промышленности.

⁹ Хуай Х. Современное состояние и тенденции развития автомобилестроения Китая : дис. ... канд. экон. наук. М., 2009.

Основные китайские экспортеры автомобилестроительной продукции

Компания	Экспортные показатели в 2022 г.	Основные марки автомобилей	Основные направления экспорта
SAIC Motor Company	1010000	MG, Buick, Roewe	Европа, Азия
Chery	451000	Tiggo	Азия, Латинская Америка
Geely	198000	Lynk & Co	Европа, Азия
Great Wall	173000	Haval, Ora	Азия, Россия

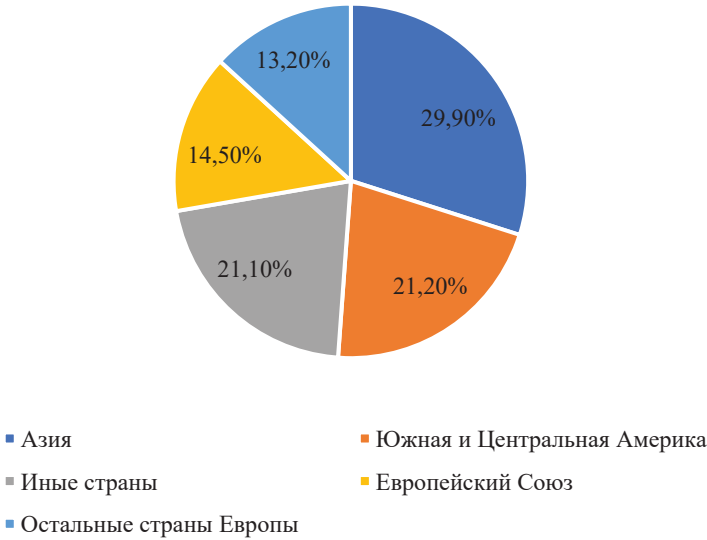
Источник: составлено Н.Д. Кеося по Organization of Motor Vehicle Manufacturers. URL: <https://www.oica.net/> (дата обращения: 18.05.24)

Major Chinese Car Exporters

Company	2022 exports	Major export brands	Major export destinations
SAIC Motor Company	1010000	MG, Buick, Roewe	Европа, Азия
Chery	451000	Tiggo	Азия, Латинская Америка
Geely	198000	Lynk & Co	Европа, Азия
Great Wall	173000	Haval, Ora	Азия, Россия

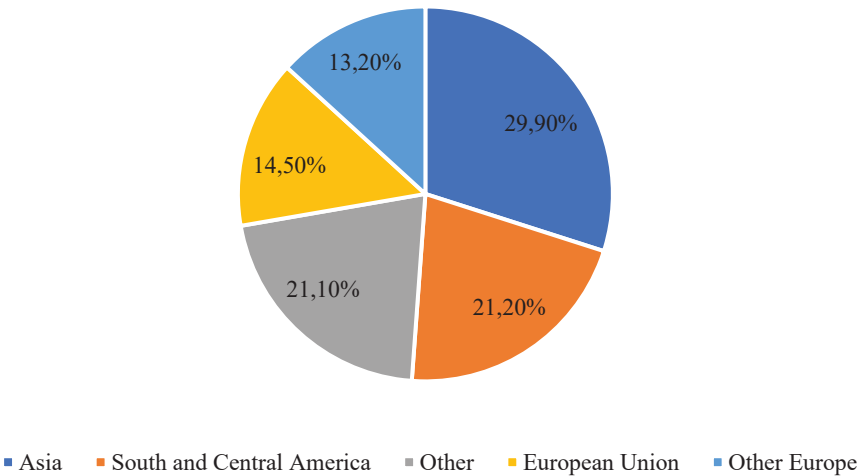
Source: compiled by N.D. Keosya by Organization of Motor Vehicle Manufacturers. Retrieved 18.05, 2024, from <https://www.oica.net/>

При этом масштабирование и интернационализация производства может столкнуться с рядом проблем экономического и регуляторного характера. Если обращаться к проблемам экономического толка, то рассуждения относительно всемогущества китайской автомобилестроительной промышленности, например, в (Бабаев, Сазонов, Ильинская, 2023), не могут быть признаны точными, поскольку китайский рынок автомобилестроения, в т.ч. электрического, все еще является зависимым от импортных компонентов, оказывающих существенное влияние на весь производственный цикл (Лян, Жаворонкова, 2020). Несмотря на то, что Китай имеет прямой доступ к редкоземельным металлам и обладает надлежащим уровнем развития обрабатывающей промышленности для использования таких металлов при производстве чипов и микросхем, все еще нет возможности обойти ближайшего конкурента — Тайвань — для целей создания электромобилей и компьютерных систем для классических (дизельных) автомобилей. Кроме того, Китай также находится в зависимости от поставок нефти, дизельного топлива, а также иных ресурсов, на которых функционируют легковые автомобили (Сазонов, Чэнь, 2018б). Высока вероятность импортного происхождения элементов, участвующих в процессе производства легковых автомобилей, вследствие чего китайская легковая автомобилестроительная промышленность не обладает замкнутым циклом. Структура экспорта китайского автомобилестроения является достаточно существенной (рис.). Поэтому интернационализация производства — необходимое условие для функционирования легковой автомобилестроительной промышленности.



Структура экспорта китайского автомобилестроения

Источник: Bloomberg.



Structure of Chinese Car Exports

Source: Bloomberg.

Регуляторные же ограничения предполагают возможность блокирования деятельности китайских автомобильных корпораций в отдельных юрисдикциях в связи с тем, что такие инвестиции могут представлять угрозу национальной экономике, угрозу состоянию конкуренции и национальному производителю. В таком случае возможно либо блокирование сделок, связанных с приобретением бизнеса в иностранном государстве, либо введение заградительных пошлин, что является фактически допустимой мерой по защите национального производителя в связи с фактическим прекращением деятельности Всемирной торговой организации. Именно поэтому отсутствуют всякие гарантии для осуществления инвестиционной деятельности китайских автомобильных компа-

ний в иностранных юрисдикциях. Следовательно, существует риск прямого регуляторного противодействия китайской экспансии на иностранные рынки автомобилестроения (Сазонов, 2011). В сущности же, дальнейшее масштабирование китайской легковой автомобилестроительной промышленности зависит от вектора политического развития Китая (Кирюхина, Михешкина, 2023), в зависимости от которого прямо будут зависеть экономические показатели автомобильных компаний.

Заключение

Исследование показало, что формирование китайского автомобилестроительного рынка начиналось практически в идентичных с российской экономикой условиях, когда большинство автомобильных компаний являлись государственными предприятиями, нуждающимися в приватизации. В то же время за счет наличия конкурентных преимуществ китайская экономика была избрана иностранным инвесторами в качестве основного локомотива развития собственной промышленности.

В рамках развития китайского автомобилестроительного рынка не существовало каких-либо препятствий для формирования рынка легкого автомобилестроения. При помощи иностранных инвесторов, государственного финансирования, возможности приобретения информации об организации производства автомобильной промышленности, а также формирования надлежащей системы управления автомобилестроительной компанией была заложена научно-производственная база для развития китайской автомобильной промышленности. Совокупность этих факторов предопределила появление ряда основных участников рынка легкового автомобилестроения Китая, которые на текущий момент начинают свою интернационализацию и формирование китайских транснациональных корпораций. Развитие китайской легковой автопромышленности являет собой определенную опасность для иностранных конкурентов, поскольку происходит активное приобретение производственных линий транспортных средств, переманивание специалистов, а также присоединение европейских автомобильных компаний.

Основные участники рынка китайского легкового автомобилестроения представлены уже китайскими автомобильными компаниями, которые смогли эффективно развиваться лишь за счет построения открытых цепочек производства легковых автомобилей, что было нехарактерно для раннего этапа, связанного с развитием замкнутого производства. В то же время китайская экономика является определенным локомотивом мирового легкового электрического автомобилестроения, поскольку производит подавляющее большинство электромобилей.

Исследователи отмечают наличие угрозы китайской экспансии на рынке легкового автомобилестроения, поскольку такое активное развитие может негативно отразиться на уровне конкуренции на рынке автомобилей, так как иным мировым производителям придется соперничать с ки-

тайскими компаниями. При этом следует отметить, что подобная экспансия может осуществляться лишь в условиях наличия производства замкнутого цикла, не характерного для китайской автомобилестроительной промышленности. В этой связи не следует переоценивать риски китайской экспансии, которые могут быть предотвращены мерами как экономического, так и регуляторного характера.

Список литературы

- Бабаев К.В., Сазонов С.Л., Ильинская И.Д. Развитие автомобильной промышленности КНР и ее перспективы на международном рынке // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2023. № 3. С. 21–38. <https://doi.org/10.24412/2071-6435-2023-3-21-38>
- Говорова А.В. История и парадоксы авторынка Китая: восточные стратегии и азиатский регулятор // Проблемы прогнозирования. 2023. № 1. С. 217–229. <https://doi.org/10.1134/S1075700723010069>
- Дэн Ч. Роль автомобильной промышленности в процессе экспонентного развития экономики КНР // Грузовик. 2016. № 3. С. 34–38.
- Кириухина С.Е., Михеешкина Е.Е. Китайский рынок автомобилестроения: современное состояние и перспективы // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2023. Т. 31. № 4. С. 723–739. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2023-31-4-723-739>
- Лян Ю., Жаворонкова Е. Тенденции и проблемы развития автомобилестроения КНР // Инновации и инвестиции. 2020. № 10. С. 41–46.
- Сазонов С.Л. Планы руководств КНР по созданию нового поколения автомобилей на альтернативных источниках энергии // Транспорт на альтернативном топливе. 2011. № 5. С. 42–45.
- Сазонов С.Л., Ильинская И.Д. Рынок летающих электромобилей в КНР: миф или реальность? // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2022. № 6. С. 125–137. <https://doi.org/10.24412/2071-6435-2022-6-125-137>
- Сазонов С.Л., Чэнь С. Опыт Китая по развитию технологий производства аккумуляторов и инфраструктуры заправочных станций для электромобилей // Транспорт на альтернативном топливе. 2018а. № 3 (63). С. 39–51.
- Сазонов С.Л., Чэнь С. Стремительное развитие производства автомобилей на альтернативном топливе в КНР // Транспорт на альтернативном топливе. 2018б. № 2 (62). С. 53–71.
- Чжан Ц. Стратегия и вдохновение Great Wall Motor для экспансии за рубеж // Экономика и социум. 2023. № 5. С. 813–820.
- Ян Ц., Ван Ю. Конкурентоспособность автомобильной промышленности Китая и ее развития // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2022. Том 12. № 9А. С. 244–250. <https://doi.org/10.34670/AR.2022.73.62.065>
- Chen B., Midler C., Ruet J. The development of electric vehicles in China: Market facts and regulatory trends // *Gérer et Comprendre*. 2018. Pp. 69–79.
- Chen Y., Wang X. Geely automotive's acquisition of Volvo // *Asian case research journal*. 2015. Vol. 19. No. 1. Pp. 183–202. <https://doi.org/10.1142/S0218927515500078>
- Dolanay S.S. Rapid rise of China automotive industry in the 2000s and history of Turkey Automotive industry // *China-USA Business Review*. Jan.-Feb. 2021. Vol. 20. № 1. Pp. 46–64. <https://doi.org/10.17265/1537-1514/2021.01.003>
- Du J., Ouyang M. Review of electric vehicle technologies progress and development prospect in China // *World electric vehicle journal*. 2013. Vol. 6. No. 4. Pp. 1086–1093. <https://doi.org/10.3390/wevj6041086>

- Fang T., Chimenson D. The internationalization of Chinese firms and negative media coverage: The case of Geely's acquisition of Volvo cars // *Thunderbird international business review*. 2017. Vol. 59. № 4. <https://doi.org/10.1002/tie.21905>
- Heyes A., Kapur S. An economic model of whistle-blower policy // *Journal of law, economics and organisation*. 2009. Vol. 25. № 1. Pp. 157–182.
- Ibold S., Xia Y., Xiao S. NEV Development plan 2035. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. Beijing: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 2021.
- Li Z. Future international business strategy of Chinese automotive manufacturers: A case study on their overseas operations in the Russian market // *Annals of business administrative Science*. 2010. Vol. 9. Pp. 13–32. <https://doi.org/10.7880/abas.9.13>
- Luo J. An evaluation of the governmental protectionism policies on the chinese passenger car industry in the 1980s~1990s. Working paper, International Motor Vehicle Program, 2005.
- Luo J., Roos D., Moavenzadeh J. The impact of government policies on industrial evolution: The case of China's automotive industry. A revision from Jianxi Luo's master thesis in technology and policy. Boston: MIT, 2006.
- Middlesworth H. Engines of change: China's rise and the Chinese auto industry. CMC Senior thesis, 2013. 766.
- Tang R. China's auto sector development and policies: Issues and implications. CRS report for congress: R40924. 2012.
- Wang H. Innovation in product architecture — A study of Chinese cars made by Geely and its suppliers // *Asia Pacific journal of management*. 2008. Vol. 25. № 3. Pp. 509–535. <https://doi.org/10.1007/s10490-007-9084-x>

References

- Babaev, K.V., Sazonov, S.L., & Ilyinskaya, I.D. (2023). Development of the automotive industry of the PRC and its prospects in the international market. *ETAP: Economic Theory, Analysis, Practice*, (3), 21–38. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2071-6435-2023-3-21-38>
- Chen, B., Midler, C., & Ruet, J. (2018). The development of electric vehicles in China: Market facts and regulatory trends. *Gérer et Comprendre*, 131, 69–79.
- Chen, Y., & Wang, X. (2015). Geely automotive's acquisition of Volvo. *Asian Case Research Journal*, 19(1), 183–202. <https://doi.org/10.1142/S0218927515500078>
- Deng, C. (2016). The role of the automotive industry in the process of exponential development of the PRC economy. *Truck*, (3), 34–38. (In Russ.).
- Dolanay, S.S. (2021). Rapid rise of China automotive industry in the 2000s and history of Turkey automotive industry. *China-USA Business Review*, 20(1), 46–64. <https://doi.org/10.17265/1537-1514/2021.01.003>
- Du, J., & Ouyang, M. (2013). Review of electric vehicle technologies progress and development prospect in China. *World Electric Vehicle Journal*, 6(4), 1086–1093. <https://doi.org/10.3390/wevj6041086>
- Govorova, A.V. (2023). History and paradoxes of China's car market: Eastern strategies and Asian regulator. *Problems of forecasting*, (1), 217–229. (In Russ.). <https://doi.org/10.1134/S1075700723010069>
- Fang, T., & Chimenson, D. (2017). The internationalization of Chinese firms and negative media coverage: The case of Geely's acquisition of Volvo cars. *Thunderbird International Business Review*, 59 (4). <https://doi.org/10.1002/tie.21905>
- Heyes, A., & Kapur, S. (2009). An economic model of whistle-blower policy. *Journal of Law, Economics and Organisation*, 25(1), 157–182.

- Ibold, S., Xia, Y., & Xiao, S. (2021). *NEV Development Plan 2035*. *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit*. Beijing: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit.
- Kiryukhina, S.E., & Mikheshkina, E.E. (2023). Chinese market of automotive industry: current state and prospects. *RUDN Journal of Economics*, 31(4), 723–739. (In Russ.). <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2023-31-4-723-739>
- Li, Z. (2010). Future international business strategy of Chinese automotive manufacturers: A case study on their overseas operations in the Russian market. *Annals of Business Administrative Science*, 9, 13–32. <https://doi.org/10.7880/abas.9.13>
- Liang, Y., & Zhavoronkova, E. (2020). Trends and problems of the development of the PRC automotive industry. *Innovations and Investments*, (10), 41–46. (In Russ.).
- Luo, J. (2005). *An Evaluation of the Governmental Protectionism Policies on the Chinese Passenger Car Industry in the 1980s–1990s*. Working paper, International Motor Vehicle Program.
- Luo, J., Roos, D., & Moavenzadeh, J. (2006). *The impact of government policies on industrial evolution: The case of China's automotive industry*. A revision from Jianxi Luo's master thesis in technology and policy. Boston: MIT.
- Middlesworth, H. (2013). *Engines of change: China's rise and the Chinese auto industry*. CMC Senior Thesis. 766.
- Sazonov, S.L. (2011). Plans of PRC guidelines for the creation of a new generation of cars on alternative energy sources. *Transport on alternative fuel*, (5), 42–45. (In Russ.).
- Sazonov, S.L., & Ilyinskaya, I.D. (2022). The market of flying electric cars in the PRC: myth or reality? *ETAP: economic theory, analysis, practice*, (6), 125–137. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2071-6435-2022-6-125-137>
- Sazonov, S.L., & Chen, X. (2018a). Rapid development of alternative fuel vehicle production in the PRC. *Alternative Fuel Transport*, (2), 53–71. (In Russ.).
- Sazonov, S.L., & Chen, X. (2018b). China's experience in the development of battery production and the infrastructure of fuel stations for electric vehicles, *Alternative Fuel Transport*, (3), 39–51. (In Russ.).
- Tang, R. (2012). *China's auto sector development and policies: Issues and implications*. CRS Report for Congress: R40924.
- Wang, H. (2008). Innovation in product architecture — A study of Chinese cars made by Geely and its suppliers. *Asia Pacific Journal of Management*, 25(3), 509–535. <https://doi.org/10.1007/s10490-007-9084-x>
- Yang, J., & Wang, Y. (2022). Competitiveness of China's automotive industry and its development. *Economics: yesterday, today, tomorrow*, 12 (9A), 244–250. (In Russ.). <https://doi.org/10.34670/AR.2022.73.62.065>
- Zhang, Q. (2023). Strategy and inspiration of Great Wall Motor for overseas expansion. *Economy and Society*, (5), 813–820. (In Russ.).

Сведения об авторе / Bio note

Кеосья Николай Дмитриевич, аспирант, кафедра международных экономических отношений, экономический факультет. SPIN-код: 7761-0562. E-mail: 1142220545@rudn.ru

Nikolay D. Keosya, PhD Student, Department of International Economic Relations, Faculty of Economics, RUDN University. SPIN-code: 7761-0562. E-mail: 1142220545@rudn.ru