

СОЮЗ УЧАСТНИКОВ ОТРАСЛЕЙ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



РОССИЙСКО-КИТАЙСКАЯ ГИЛЬДИЯ
КОММЕРЦИИ

俄中商会



СОВЭД, 119607, г. Москва, Мичуринский проспект 31/7, ИНН 503817887741

119606 俄罗斯莫斯科市米丘林大街 31/7, 电话: +7 (495) 3570373, 邮件: info@rccguild.org

АНАЛИТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ «РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ОПЫТ КИТАЯ»

ВВЕДЕНИЕ

Автомобильная промышленность выступает в качестве одного из основных драйверов экономического развития Китайской Народной Республики (Китай; КНР; новый Китай). Традиционно основные объемы производства и продаж в КНР приходятся на автомобили с двигателем внутреннего сгорания (ДВС). Однако их постепенно начинают замещать автомобили на электрической тяге (электрические транспортные средства - ЭТС) (в Китае для обозначения ЭТС используется аббревиатура **NEV** — new energy vehicles) и гибриды (гибридные ЭТС – ГЭТС) (далее все ЭТС), которые все больше пользуются популярностью на внутреннем рынке КНР и производство которых активно поддерживается со стороны китайского правительства различными инвестициями и льготами. *Трансформация автомобильной промышленности в направлении ее электрификации – основной мейнстрим современной китайской экономики.*

Напомним, что в первые годы после образования нового Китая (КНР создана 1 октября 1949 г.) фундамент китайского автопрома закладывался при непосредственной помощи советских специалистов. Первый крупный автомобильный завод в г. Чанчунь («Автомобильный завод №1» был открыт 15.10.1956) работал на советском оборудовании и выпускал под китайской маркой аналоги советских автомобилей¹ (первый китайский грузовик «Цзэфань» («Освобождение») являлся копией ЗиС-150 грузоподъемностью 4 т.). К строительству Чанчуньского автозавода №1 было привлечено 26 советских проектных организаций и около 200 советских заводов и фабрик. Советские специалисты «вели» весь процесс создания автомобильного завода: от выбора площадки и проектирования, до передачи современных производственных технологий, оборудования и знаний. Более 200 инженеров высшей квалификации были командированы в КНР из СССР. В настоящее время на базе «Автозавода №1» работает один из крупнейших китайских производителей автомобилей – FAW (First Automotive Works)².

ГРУЗОВИК «ОСВОБОЖДЕНИЕ»



¹ Подр. см.: Сазонов С.Л. Автомобильный комплекс КНР: императивы инновационного развития. В 2 кн. Кн. 1. Отраслевой аспект. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 8.

² Подр. см.: Чэнь Бин. Советская помощь Китаю в 1950-х годах: создание чанчуньского автозавода // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2018. №2 (171). С. 95-100. DOI: 10.15393/uchz.art.2018.94

В современном Китае функционируют передовые автопроизводства, основанные на модернизированных преимущественно западных технологиях, способные полностью насытить продукцией не только внутренний рынок, но и осуществлять ее регулярные поставки за рубеж.

Автомобильная промышленность является частью тяжелой промышленности КНР. По состоянию на 2021 г. в КНР в сфере тяжелой промышленности работало 409 тыс. заводов, среди которых **16 тыс.** – заводы-автопроизводители (**3,9%** от общего числа). Рост числа автомобильных заводов продолжается на протяжении последних **пяти лет**. Так, в сравнении с 2020 г. в Китае открылось **728** новых производств (рост составил 4,6%). Однако есть и объективные сложности: в 2021 г. количество убыточных авто производств составило 3581 завод, что больше на 429 заводов по сравнению с 2020 г.³

Очевидно, что проблемы в исследуемой отрасли существуют, однако они не оказывают существенного влияния на общий рост автомобильной промышленности Китая. Власти страны продолжают политику наращивания производственной мощности, включая выпуск новых автомобилей. Отметим также, что созданные мощности по производству автомобилей (впрочем, как и другой техники, например строительной) могут быть достаточно **оперативно переориентированы на выпуск продукции военного назначения**. Это важно понимать с точки зрения оценки долгосрочного планирования развития данной отрасли со стороны китайского правительства. При необходимости *автомобильные заводы могут быть использованы властями для поставок необходимых для ведения боевых действий транспортных средств и комплектующих.*

³ 2021 年中国汽车工业发展报告 (Отчет о развитии автомобильной промышленности Китая за 2021 год). С. 24. URL: https://www.pishu.com.cn/skwx_ps/bookdetail?SiteID=14&ID=12820564 (на кит.яз.).

СТАТИСТИКА

Китайский автопром является крупнейшим производителем и продавцом автомобилей. Согласно статистическим данным, в течение 2021 г. в КНР было произведено свыше **26,082 млн** ед. и продано свыше **26,275 млн** ед. новых автомобилей всех типов и видов, что превышает показатели 2020 г. на 3,4% и 3,8% соответственно⁴. Рост продаж в 2021 г. прекратил тенденцию их спада, который отмечался с 2018 г.⁵

По данным **MarkLines** всего в мире за 2021 г. было продано свыше **80 млн.** автомобилей (рост в сравнении с 2020 г. составил **4,3%**) (выборка статистики по 60 основным странам). Таким образом КНР занимает **первое место** в мире по объему продаж (впрочем, и производству) новых автомобилей (**32,7%**). Второе и третье место принадлежит США и Японии, **однако в совокупности они собрали машин меньше, чем Китай.**

По континентам в сфере продаж (традиционно за счет Китая) лидирует Азия, на нее в 2021 г. пришлось свыше половины всех мировых продаж автомобилей – 41,511 млн ед. (**51,6%**) (рост в сравнении с 2020 г. – 4,7%).

МИРОВЫЕ ПРОДАЖИ

Регион	2017	2018	2019	2020	2021
Азия (лидер продаж – Китай)	46,164 млн	45,532 млн	42,447 млн	39,644 млн	41,511 млн
Северная Америка	21,347 млн	21,397 млн	20,973 млн	17,528 млн	18,283 млн

⁴ Там же. С. 19.

⁵ Вавилов О.К., Сазонов С.Л. Автомобильная промышленность КНР в 2021 г.: преодоление последствий пандемии COVID-19 // Проблемы национальной стратегии. 2022. No 1 (70). С. 221. DOI: 10.52311/2079-3359_2022_1_219

(лидер продаж – США)					
Европа (лидер продаж – Германия)	19,302 млн	19,561 млн	19,722 млн	15,340 млн	15,403 млн
Южная Америка (лидер продаж – Бразилия)	3,801 млн	4,103 млн	3,935 млн	2,893 млн	3,228 млн
Океания (лидер продаж – Австралия)	1,349 млн	1,315 млн	1,218 млн	1,037 млн	1,215 млн
Африка (лидер продаж – ЮАР)	693 тыс.	745 тыс.	718 тыс.	611 тыс.	755 тыс.
Всего	92,656 млн	92,654 млн	89,013 млн	77,054 млн	80,393 млн

Источник: MarkLines

Интересна раскладка по продажам автомобилей в Азии: за счет Китайской Народной Республики в безоговорочных лидерах – **Восточная Азия (32,663 млн ед. в 2021 г. (78,7% от всех азиатских продаж),** рост в сравнении с 2020 г. – 2%). Продажи в азиатском регионе в 2021 г. демонстрируют сдержанный рост. И это на фоне эпидемии коронавирусной инфекции и общей экономической неопределенности в мире.

ПРОДАЖИ АЗИЯ

Регион	2017	2018	2019	2020	2021
Восточная Азия (лидер продаж – Китай)	36,154 млн	35,392 млн	32,960 млн	32,007 млн	32,663 млн
Южная Азия (лидер продаж – Индия)	4,268 млн	4,664 млн	4,010 млн	3,066 млн	4,002 млн
Юго-Восточная Азия (лидер продаж – Индонезия)	3,280 млн	3,447 млн	3,399 млн	2,428 млн	2,737 млн
Западная Азия (лидер продаж – Турция)	2,295 млн	1,763 млн	1,734 млн	1,773 млн	1,988 млн
Средняя Азия (лидер продаж – Узбекистан)	168 тыс.	266 тыс.	344 тыс.	371 тыс.	121 тыс.
Всего	46,164 млн	45,532 млн	42,447 млн	39,644 млн	41,511 млн

Источник: MarkLines

Лидеры продаж автомобилей в Азии традиционно **Китай, Япония и Корея**. Однако и здесь КНР «идет» с огромным отрывом. У Китая большие продажи на внутреннем рынке, которые свидетельствуют о экономической стабилизации внутри страны после масштабных ковидных ограничений, которые продолжают действовать в ряде регионов республики.

ЛИДЕРЫ ПРОДАЖ АЗИИ

Регион	2017	2018	2019	2020	2021
Китай	28,879 млн	28,081 млн	25,769 млн	25,311 млн	26,275 млн
Япония	5,226 млн	5,264 млн	5,191 млн	4,595 млн	4,445 млн
Южная Корея	1,793 млн	1,813 млн	1,781 млн	1,874 млн	1,708 млн
Тайвань	256 тыс.	235 тыс.	219 тыс.	227 тыс.	235 тыс.
Восточная Азия	36,154 млн	35,392 млн	32,960 млн	32,007 млн	32,663 млн

Источник: MarkLines

Отметим важное обстоятельство: в течение 2021 г. топ-10 мировыми производителями было выпущено **58,594 млн** ед. автомобилей (снижение на 1,2% по сравнению с 2020 г.). На них пришлось 71,8% всего мирового рынка новых автомобилей. В **списке топ-10 нет китайских компаний**.

ТОП10 МИРОВЫХ КОМПАНИЙ-ПРОДАВЦОВ АВТОМОБИЛЕЙ

Местов 2020 г.	Местов 2021 г.	Компания	Кол-во в 2020 г.	Кол-во в 2021 г.	Рост	Доля рынка в 2020 г.	Доля рынка в 2021 г.
1	1	Toyota	9,528 млн	10,500 млн	10,2%	12,2%	12,9%
2	2	Volkswagen	9,305 млн	8,882 млн	- 4,5%	11,9%	10,9%
3	3	Альянс «Рено- Ниссан- Мицубиси»	7,950 млн	7,680 млн	- 3,4%	10,2%	9,4%
4	4	Автомобильная группа Hyundai Kia	6,420 млн	6,668 млн	3,9%	8,2%	8,2%

6	5	General Motors	6,260 млн	6,002 млн	- 4,1%	8,0%	7,4%
5	6	Stellantis	6,413 млн	5,380 млн	- 16,1%	8,2%	6,6%
7	7	Honda	4,500 млн	4,480 млн	- 0,4%	5,8%	5,5%
8	8	Ford	4,150 млн	3,720 млн	- 10,4%	5,3%	4,6%
9	9	Suzuki	2,448 млн	2,760 млн	12,7%	3,1%	3,4%
10	10	BMW	2,325 млн	2,522 млн	8,5%	3,0%	3,1%

Источник: MarkLines

Как уже было отмечено выше, Китай занимает лидирующие позиции в мире по объемам производства и продаж автомобилей⁶. К сожалению, на показатели последних лет негативное влияние оказала эпидемия коронавирусной инфекции, что привело к спаду производства. Однако с 2021 г. наблюдается его постепенное восстановление. Особенное развитие получает сектор производства автомобилей на электрической тяге. **Китай стремится стать мировым лидером в этом сегменте** (об этом подробнее скажем ниже).

Экспертное сообщество единодушно в высокой оценке тех результатов, которых добился китайский автопром с начала проведения «политики реформ и открытости» (декабрь 1978 г.). За сорок с лишним лет в стране создана эффективная производственная база для выпуска различных типов и видов автомобилей. Благодаря национально ориентированной политике в области законодательства китайские власти создали особый правовой режим, при помощи которого иностранные производители, желающие продавать свою

⁶ В 2021 г. **10%** всех потребительских расходов в Китае пришлось на покупку автотранспорта.

автомобильную продукцию на территории Китая, были вынуждены открывать совместные производства и передавать технологии, оборудование китайским партнерам. Требование локализации производства иностранных автомобильных компаний помогло Китаю не только получить доступ к иностранным разработкам, но и на их основе создать разветвлённую сеть предприятий, самостоятельно производящих качественную автомобильную продукцию (в КНР работают как исключительно иностранные автопредприятия, так и совместные заводы, а также собственные национальные производства). Количество китайских автопроизводителей огромно и в разы превышает аналогичные российские предприятия. По мнению некоторых экспертов, на долю десяти ведущих китайских автопроизводителей приходится свыше **90%** от общего объема продаж автомобилей в стране (высокая степень концентрации)⁷.

Выше отмечено, что в течение 2021 г. в КНР было произведено и продано свыше 26 млн. автомобилей соответственно. Из них легковых автомобилей – произведено **21,408 млн**, продано – **21,482 млн**; рост по сравнению с 2020 г. составил 7,1% и 6,5% соответственно⁸. Среди них производство и продажи седанов, внедорожников, минивэнов и кроссоверов сохранили небольшой рост. Производство и продажи коммерческих автомобилей составили **4,674 млн** и **4,793 млн** соответственно, что на 10,6% и 6,6% меньше по сравнению с прошлым 2020 годом. В 2021 г. рост автомобилей на новых источниках энергии превзошел ожидания: производство и продажи превысили 3,5 млн, достигнув 3,545 млн и 3,521 млн соответственно, увеличившись в годовом исчислении в 1,6 раза.

⁷ Тянь Юй, Логинова В.А. Автомобильная промышленность КНР: состояние и перспективы роста международной конкурентоспособности // Московский экономический журнал. 2021. №2. С. 490. DOI 10.24412/2413-046X-2021-10103

⁸ 2021 年中国汽车工业经济运行报告 (Отчет об экономической деятельности автомобильной промышленности Китая за 2021 год). С. 3. URL: <http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/tzgg/202205/W020220511403033109667.pdf> (на кит.яз.).

Касательно объема продаж автомобилей в КНР отметим, что в связи с появлением на китайском рынке новых автопроизводителей, таких как **Tesla** и **NIO** (Weixiaoli), произошло небольшое снижение продаж в группе ТОП-10 китайских производителей. ТОП-3 продали в 2021 г. 12,140 млн автомобилей, что составило 46,2% в отрасли (на 4 процентных пункта меньше, чем в прошлом году); ТОП-5 продали 16,585 млн автомобилей, что составляет 63,1% в отрасли (на 3 процентных пункта меньше, чем в прошлом году). ТОП-10 продали в общей сложности 22,621 млн автомобилей, что составляет 86,1% в отрасли (на 1,8 процентных пункта меньше, чем в прошлом году).

ТОП10 (продажи, доля рынка, изменения)

Место 2020 г.	Место 2021 г.	Компания	Продажи 2020 г. млн	Продажи 2021 г. млн	Сравнение	Доля 2020 г. %	Доля 2021 г. %	Изменение
1	1	SAIC https://www.saicmotor.com/english/index.shtml	5,534 млн	5,365 млн	-3,1%	21,9 %	20,4 %	-1.4
2	2	FAW https://www.faw.com.cn/	3,706 млн	3,501 млн	-5,5	14,6 %	13,3 %	-1.3
3	3	DONGFENG https://www.dfmc.com.cn/	3,458 млн	3,275 млн	-5,3	13,7 %	12,5 %	-1.2
5	4	CHANGAN https://www.changan.com.cn/	2,004 млн	2,301 млн	14,8%	7,9 %	8,8 %	0.8
4	5	GAC https://www.gac.com.cn/cn/	2,043 млн	2,144 млн	4,9%	8,1 %	8,2 %	0.1
6	6	BAIC https://www.baicgroup.com.cn/	1,904 млн	1,723 млн.	-9,5%	7,5 %	6,6 %	-1.0

7	7	GEELY https://www.geely.com/	1,321 млн	1,328 млн	0,5%	5,2 %	5,1 %	-0.2
8	8	GREAT WALL https://www.gwm.com.cn/	1,112 млн	1,281 млн	15,2%	4,4 %	4,9 %	0.5
9	9	CHERY https://www.chery.cn/	729 тыс.	959 тыс.	31,6%	2,9 %	3,6 %	0.8
10	10	BYD https://www.bydauto.com.cn/pc/	431 тыс.	745 тыс.	72,9%	1,7 %	2,8 %	1.1

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

В сфере продаж легковых автомобилей в 2021 г. на китайском рынке наблюдалась достаточно серьезная конкуренция. Среди ТОП-20 12 компаний добились положительного роста в продажах, среди них у 6 компаний темпы роста в годовом исчислении **превышают 20%**. В лидерах по объему продаж за 2021 г. совместное китайско-немецкое предприятие FAW-VOLKSWAGEN, продавшее около 2 млн. автомобилей (однако с падением продаж по сравнению с 2020 г.). В лидерах падения продаж совместное китайско-немецкое предприятие SAIC VOLKSWAGEN с общим количеством 1,242 млн автомобиля. Особо отметим компанию **TESLA** – она на рынке Китая с 2020 г., и всего лишь за два года добилась огромных результатов: в 2021 г. было продано 484 тыс. автомобилей, **рост** по сравнению с 2020 г. составил **252,2%**. Что касается собственно китайских брендов, то **Geely** показала результаты с годовым объемом продаж **1,328 млн** автомобилей, заняв первое место среди китайских брендов и третье в отрасли; SAIC-GM-Wuling продала в общей сложности 1,266 млн автомобилей за 2021 г., увеличив продажи на 15,5% в годовом исчислении, поднявшись на четвертое место в отрасли. Среди них отметим электромобиль **Wuling Hongguang MINI**, его продажи превысили 400 тыс. ед.; **Changan Automobile** продал 1,193 млн ед., увеличив их на 22,2% в годовом исчислении, а отраслевой рейтинг поднялся на

шестое место. Две серии Changan **CS** и **UNI** пользуются большой популярностью у потребителей, что обеспечило сильную позицию данного бренда на китайском рынке; **Great Wall Motor** с 1,048 млн ед. заняла седьмое место в отрасли; **Chery Automobile** во главе с серией Tiggo и моделями Jietu продала 847 тыс. ед., что на 40,6% больше, чем в прошлом году, и перескочив с 16 на 9 место в отрасли; Shanghai Co., Ltd. (**SAIC**) продала 801 тыс. ед., что на 21,7% больше, чем в прошлом году, из которых чистый прирост MG 5 составил 86 тыс. по сравнению с предыдущим годом; BYD – «темная лошадка» автомобильной промышленности в 2021 г.) – годовой объем продаж составил 729 тыс., что на 75% больше, чем в предыдущем году. Компания занимает 15-е место в отрасли, из которых Qin Plus достиг продаж 170 тыс. ед. в течение 10 месяцев после запуска; GAC Motor достигнут годовой объем продаж в 447 тыс. ед., увеличившись в годовом исчислении на 26,3%.

ТОП-20 производителей легковых автомобилей (продажи, доля рынка, изменения)

Место 2020 г.	Место 2021 г.	Компания	Продажи 2020 г. млн	Продажи 2021 г. млн	Сравнение	Доля 2020 г.	Доля 2021 г.	Изменение
1	1	FAW-VOLKSWAGEN	2,071 млн	1,801 млн	-13,1%	10,3%	8,4%	-1.9
3	2	SAIC GM	1,467 млн	1,332 млн	-9,3%	7,3%	6,2%	-1.1
4	3	GEELY	1,320 млн	1,328 млн	0,6%	6,5%	6,2%	-0.4
6	4	SGMW	1,096 млн	1,266 млн	15,5%	5,4%	5,9%	0.5
2	5	SAIC VOLKSWAGEN	1,506 млн	1,242 млн	-17,5%	7,5%	5,8%	-1.7

7	6	CHANGAN	977 тыс.	1,193 млн	22,2%	4,8%	5,6%	0.7
8	7	GREAT WALL	887 тыс.	1,048 млн	18,2%	4,4%	4,9%	0.5
5	8	DONGFENG	1,119 млн	986 тыс.	-11,9%	5,5%	4,6%	-1.0
16	9	CHERY	602 тыс.	847 тыс.	40,6%	3,0%	3,9%	1.0
11	10	TFTM (Tianjin FAW Toyota Motor Co., Ltd.)	779 тыс.	832 тыс.	6,8%	3,9%	3,9%	0.0
12	11	GTMC (Guangzhou Toyota Motor Co, Ltd.)	765 тыс.	828 тыс.	8,2%	3,8%	3,9%	0.1
13	12	SAIC	658 тыс.	801 тыс.	21,7%	3,3%	3,7%	0.5
10	13	GAC-HONDA (Guangqi Honda Automobile Co., Ltd.)	806 тыс.	780 тыс.	-3,2%	4,0%	3,6%	-0.4
9	14	DONGFENG HONDA	850 тыс.	762 тыс.	-10,4%	4,2%	3,5%	-0.7
18	15	BYD	416 тыс.	729 тыс.	75,0%	2,1%	3,4%	1.3
15	16	BMW Brilliance (Shenyang)	607 тыс.	674 тыс.	11,0%	3,0%	3,1%	0.1
14	17	BEIJING BENZ	611 тыс.	561 тыс.	-8,2%	3,0%	2,6%	-0.4
25	18	TESLA	137 тыс.	484 тыс.	252,2%	0,7%	2,3%	1.6
19	19	GAC	354 тыс.	447 тыс.	26,3%	1,8%	2,1%	0.3
17	20	BEIJING-HYUNDAI	446 тыс.	361 тыс.	-19,2%	2,2%	1,7%	-0.5

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

В сегменте легковых автомобилей сохраняется небольшой рост продаж:

- **седан** (в 2021 г. продано 9,934 млн; рост в сравнении с 2020 г. – 7,1%);
- **SUV** (в 2021 г. продано 10,101 млн; рост в сравнении с 2020 г. – 6,8%;
доля продаж среди легковых автомобилей – 47%);
- **MPV** (в 2021 г. продано 1,055 млн; рост в сравнении с 2020 г. – 0,1%);

- **кроссовер** (в 2021 г. продано 391 тыс.; рост в сравнении с 2020 г. – 0,8%).

Продажи марок новых легковых автомобилей в КНР в 2021 г.

(статистика из независимых источников)

<u>Место</u>	<u>Марка</u>	<u>2021 год</u>	<u>2020 год</u>	<u>± %</u>
1	Volkswagen	2.164.946	2.609.266	-17,0
2	Toyota	1.656.053	1.537.296	7,7
3	Honda	1.531.486	1.638.430	-6,5
4	Geely	1.072.405	1.134.433	-5,5
5	Changan	1.000.799	864.927	15,7
6	Nissan	1.000.292	1.121.061	-10,8
7	Buick	828.636	926.328	-10,5
8	Wuling	818.041	406.746	101,1
9	Haval	770.008	750.228	2,6
10	BYD	730.093	411.241	77,5
11	Chery	708.728	636.580	11,3
12	BMW	652.000	611.981	6,5
13	Audi	643.500	655.800	-1,9
14	Mercedes-Benz	598.204	640.738	-6,6
15	Tesla	473.103	135.449	249,3
16	SAIC MG	456.243	297.317	53,5
17	GAC	448.251	360.274	24,4
18	Dongfeng	392.714	280.465	40,0

<u>Место</u>	<u>Марка</u>	<u>2021 год</u>	<u>2020 год</u>	<u>± %</u>
19	SAIC Roewe	369.852	378.841	-2,4
20	Hyundai	360.565	443.186	-18,6
21	Hongqi	300.613	196.684	52,8

Источник: <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-previous-china.html#null>

Продажи моделей новых легковых автомобилей в Китае в 2021 г.
(статистика из независимых источников)

<u>Место</u>	<u>Модель</u>	<u>2021 год</u>	<u>2020 год</u>	<u>± %</u>
1	Nissan Sylphy	500.160	542.725	-7,8
2	Wuling Mini EV	426.484	119.255	257,6
3	Volkswagen Lavida	393.496	419.793	-6,3
4	Haval H6	370.438	376.864	-1,7
5	Toyota Corolla	321.912	350.310	-8,1
6	Changan CS75	281.862	266.824	5,6
7	Tesla Model 3	272.972	135.449	101,5
8	Buick Excelle GT	263.017	295.857	-11,1
9	Wuling Hongguang	255.922	270.310	-5,3
10	Volkswagen Bora	248.388	331.682	-25,1
11	Volkswagen Sagitar	235.607	299.839	-21,4
12	Geely Boyue	224.895	240.811	-6,6

<u>Место</u>	<u>Модель</u>	<u>2021 год</u>	<u>2020 год</u>	<u>± %</u>
13	Toyota Levin	222.818	226.683	-1,7
14	Toyota Camry	216.764	185.140	17,1
15	Honda CR-V	213.791	0	New
16	Geely EC7	209.471	233.207	-10,2
17	Honda Accord	201.329	210.574	-4,4
18	BYD Song	200.870	86.267	132,8
19	Tesla Model Y	200.131	0	New
20	Toyota RAV4	199.675	0	New
21	Honda XR-V	187.776	168.272	11,6

Источник: <http://greenway.icnet.ru/cars-sales-previous-china.html#null>

Интересной представляется статистика по исключительно легковым автомобилям, выпускаемым под китайским брендом. В течение 2021 г. автомобилей китайских брендов было продано **9,543 млн** ед., рост по сравнению с 2020 г. составил 23,1%. Данные показатели свидетельствуют о том, что доля китайских марок в общем объеме рынка легковых автомобилей КНР достигла рекордной за всю историю китайского автопрома отметки в 44,4%⁹. Таким образом китайские марки достаточно уверенно чувствуют себя на рынке при конкуренции с немецкими, японскими, корейскими и американскими производителями.

В целом именно за счет собственных брендов китайских легковых автомобилей китайский рынок показывает устойчивый рост продаж. В целом, «чисто» китайских автомобилей (легковых и коммерческих) в 2021 г. было

⁹ Вавилов О.К., Сазонов С.Л. Автомобильная промышленность КНР в 2021 г.: преодоление последствий пандемии COVID-19 // Проблемы национальной стратегии. 2022. No 1 (70). С. 221. DOI: 10.52311/2079-3359_2022_1_219

продано **14,142 млн** ед., что на 11,3% больше, чем в 2020 г. Доля на рынке всех проданных в КНР автомобилей (легковых и коммерческих) превысила 50% (53,8%). ТОП-10 производителей собственных китайских брендов продали 12,022 млн автомобилей, что составило 85,0% от всех продаж «чисто» китайских брендов или 45,8% от всего объема продаж автомобилей на рынке КНР в 2021 г.¹⁰

ТОП10 китайских производителей китайских брендов (объем продаж) (легковые и коммерческие автомобили)

Место	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Компания	SAIC	CHANGAN	GEELY	GREAT WALL	DONGFENG	CHERY	FAW	BAIC	BYD	GAC
2020 г.	2,531 млн	1,504 млн	1,321 млн	1,112 млн	1,137 млн	672 тыс.	773 тыс.	817 тыс.	431 тыс.	363 тыс.
2021 г.	2,757 млн	1,755 млн	1,328 млн	1,281 млн	1,198 млн	905 тыс.	833 тыс.	764 тыс.	745 тыс.	456 тыс.
Рост	8,9%	16,7%	0,6%	15,2%	5,4%	34,8%	7,8%	- 6,5%	72,8%	25,5%

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

В 2021 г. среди 10 ведущих китайских производителей **легковых** автомобилей по объему продаж только **JAC** (Jiangxi Automobile) испытает спад (практически 10%), все остальные компании добились положительного роста. Среди них продажи **SAIC Motor** впервые превысили 2 миллиона, достигнув 2,123 млн ед., заняв первое место в отрасли; **Geely**, **Changan** и **Great Wall** достигли объема продаж в один миллион (1,328, 1,233 и 1,048 млн соответственно). **Chery** заняла пятое место в отрасли с 872 тыс. ед., рост в годовом исчислении на 34,8%; годовой объем продаж BYD – 735 тыс. ед., рост в годовом исчислении на 74,6%.

¹⁰ 2021 年中国汽车工业发展报告 (Отчет о развитии автомобильной промышленности Китая за 2021 год). С. 39.
URL: https://www.pishu.com.cn/skwx_ps/bookdetail?SiteID=14&ID=12820564 (на кит.яз.).

Это самое большое увеличение в TOP10. **Dongfeng, GAC** и **FAW** занимают седьмое по девятое место с 511 тыс. ед., 456 тыс. ед. и 381 тыс. ед. соответственно.

TOP10 производителей собственных китайских брендов (объем продаж) (легковые автомобили)

Место	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Компания	SAIC	GEELY	CHANGAN	GREAT WALL	CHERY	BYD	DONGFENG	GAC	FAW	JAC
2020 г.	1,802 млн	1,321 млн	993 тыс.	887 тыс.	647 тыс.	421 тыс.	414 тыс.	363 тыс.	282 тыс.	150 тыс.
2021 г.	2,123 млн	1,328 млн	1,233 млн	1,048 млн	872 тыс.	735 тыс.	511 тыс.	456 тыс.	381 тыс.	136 тыс.
Рост	17.8%	0.5%	24.2%	18.2%	34.8%	74.6%	23.4%	25.6%	35.1%	-9.3%

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

Касательно совместных китайско-иностраных автомобильных производств отметим, что в 2021 г. объем проданной ими продукции в КНР составил **11,887** млн ед., что меньше на 4.3% по сравнению с 2020 г. Общий объем от проданных легковых автомобилей на внутреннем рынке составил 55,3%. Таким образом, иностранные легковые автомобили, произведенные в Китае, занимают чуть более половины рынка продаж в КНР. Оставшаяся половина приходится на «чисто» китайские бренды. В целом констатируем, что количество брендов совместных предприятий в последние годы начало сокращаться. Налицо спад продаж, особенно на рынке седанов, более чем на 10 процентных пунктов.

Пять из ТОП15 компаний добились положительного роста. Среди них объем продаж TOP4 (FAW-Volkswagen, SAIC-GM, SAIC-Volkswagen и Dongfeng Nissan) превысил один млн ед., но все эти четыре производителя испытали относительно большое снижение продаж; TFTM немного увеличил объемы продаж (пятое место), а DONGFENG HONDA немного снизил (восьмое место); BMW Brilliance и

Beijing Benz заняли 9-е и 10-е места, продажи последних пяти составляют менее 500 тыс. ед.

ТОР15 совместных китайско-иностранных производителей легковых автомобилей

(продажи, доля рынка, изменения)

Место 2020 г.	Место 2021 г.	Компания	Продажи 2020 г. млн	Продажи 2021 г. млн	Сравнение	Доля 2020 г.	Доля 2021 г.	Изменение
1	1	FAW-VOLKSWAGEN	2,071 млн	1,801 млн	-13,1%	10,3%	8,4%	-1.9
3	2	SAIC GM	1,467 млн	1,332 млн	-9,3%	7,3%	6,2%	-1.1
2	3	SAIC VOLKSWAGEN	1,506 млн	1,242 млн	-17,5%	7,5%	5,8%	-1.7
4	4	DONGFENG NISSAN	1,199 млн	1,066 млн	-11,2%	5,9%	5,0%	-1.0
7	5	TFTM (Tianjin FAW Toyota Motor Co., Ltd.)	779 тыс.	832 тыс.	6,8%	3,9%	3,9%	0.0
8	6	GTMC (Guangzhou Toyota Motor Co, Ltd.)	765 тыс.	828 тыс.	8,2%	3,8%	3,9%	0.1
6	7	GAC-HONDA (Guangqi Honda Automobile Co., Ltd.)	804 тыс.	780 тыс.	-3,0%	4,0%	3,6%	-0.4
5	8	DONGFENG HONDA	850 тыс.	762 тыс.	-10,4%	4,2%	3,5%	-0.7
10	9	BMW Brilliance (Shenyang)	607 тыс.	674 тыс.	11,0%	3,0%	3,1%	0.1
9	10	BEIJING BENZ	611 тыс.	561 тыс.	-8,2%	3,0%	2,6%	-0.4
15	11	TESLA	137 тыс.	484 тыс.	252,2%	0,7%	2,3%	1.6
11	12	BEIJING-HYUNDAI	446 тыс.	361 тыс.	-19,2%	2,2%	1,7%	-0.5

12	13	CHANGAN FORD	253 тыс.	305 тыс.	20,3%	1,3%	1,4%	0.2
14	14	DAQING VOLVO	188 тыс.	172 тыс.	-8,2%	0,9%	0,8%	-0.1
13	15	DONGFENG KIA	253 тыс.	163 тыс.	-35,3%	1,3%	0,8%	-0.5

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ

Производство и продажа коммерческих автомобилей в Китае в 2021 г. составили 4,674 млн и 4,793 млн ед. соответственно; в данном секторе наблюдается падение в сравнении с 2020 г. на 10,6% и 6,6% соответственно¹¹. Касательно коммерческих автомобилей отметим, что большему падению подверглись продажи средних и тяжелых грузовиков: в 2021 г. на их долю пришлось 1,574 млн, что на 11,5% меньше, чем в 2020 г. Количество проданных легких грузовиков больше – 2,11 млн, падение на 4%. Коммерческих минивэнов в 2021 г. продано лишь 605 тыс., падение продаж достигло 14,7%. Рост продаж наблюдался лишь среди пассажирских автобусов: в 2021 г. их было продано 505 тыс., что на 12,6% больше, чем в 2020 г.

TOP10 производителей коммерческих автомобилей (продажи, доля рынка, изменения)

Место 2020 г.	Место 2021 г.	Компания	Продажи 2020 г.	Продажи 2021 г.	Сравнение	Доля 2020 г.	Доля 2021 г.	Изменение
2	1	DONGFENG	735 тыс.	698 тыс.	-4,9%	14,3%	14,6%	0.3
1	1	SAIC	760 тыс.	668 тыс.	-12,0%	14,8%	13,9%	-0.9
3	3	BAIC	684 тыс.	649 тыс.	-5,0%	13,3%	13,5%	0.2
4	4	CHANGAN	560 тыс.	576 тыс.	2,8%	10,9%	12,0%	1.1

¹¹ 2021 年中国汽车工业发展报告 (Отчет о развитии автомобильной промышленности Китая за 2021 год). С. 19.
URL: https://www.pishu.com.cn/skwx_ps/bookdetail?SiteID=14&ID=12820564 (на кит.яз.).

5	5	FAW	493 тыс.	455 тыс.	-7,8%	9,6%	9,5%	-0.1
6	6	SINOTRUC	471 тыс.	400 тыс.	-15,1%	9,2%	8,3%	-0.8
7	7	JAC	298 тыс.	272 тыс.	-8,7%%	5,8%	5,7%	-0.1
9	8	GREAT WALL	225 тыс.	233 тыс.	3,6%	4,4%	4,9%	0.5
8	9	Shaanxi Automobile Group	235 тыс.	200 тыс.	-14,7%	4,6%	4,2%	-0.4
10	10	Huachen Automotive Group Holdings Co. Ltd. (BMW Brilliance)	87 тыс.	75 тыс.	-13.0%	1,7%	1,6%	-0.11

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

Объем производства коммерческих автомобилей под китайским брендом составил 4,599 млн ед., снижение на 7,1% по сравнению с 2020 г. Собственные китайские коммерческие автомобили составляют **96,0%** от всего объема проданных в КНР коммерческих автомобилей.

ТОР10 производителей китайских брендов (объем продаж) (коммерческие автомобили)

Место	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Компания	DONGFENG	BAIC	SAIC	CHANGAN	FAW	SINOTRUC	JAC	GREAT WALL	Shaanxi Automobile Group	Huachen Automotive Group Holdings Co. Ltd. (BMW Brilliance)
2020 г.	723 тыс.	684 тыс.	729 тыс.	510 тыс.	491 тыс.	471 тыс.	298 тыс.	225 тыс.	235 тыс.	86 тыс.
2021 г.	687 тыс.	649 тыс.	634 тыс.	521 тыс.	452 тыс.	400 тыс.	272 тыс.	233 тыс.	200 тыс.	75 тыс.

Рост	-5,0%	-5,1%	-13%	2,2%	-7,9%	-15,1%	-8,7%	3,6%	-14,9%	-12,8%
------	-------	-------	------	------	-------	--------	-------	------	--------	--------

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

Приведенная выше статистика за 2021 г. свидетельствует о восстановлении автомобильного рынка Китая в первую очередь за счет продаж легковых машин. Данные за текущий 2022 г. появятся лишь после его окончания, однако некоторые авторитетные экспертные организации раз в месяц публикуют предварительные, иногда «сырые» данные о развитии китайского автопрома на текущий момент. Их окончательное подтверждение будет лишь в 2023 г.

Так, Китайская ассоциация производителей автомобилей (中国汽车工业协会) (China Association of Automotive Manufacturers) (CAAM) обнародовала статистические данные¹², согласно которым производство и продажи новых легковых автомобилей в Китае в августе 2022 г. составили 2,395 млн и 2,383 млн соответственно, что на 38,3% и 32,1% больше, чем в августе 2021 г. В общей сложности за период с января по август 2022 г. в КНР произведено и продано новых автомобилей в количестве 16,967 млн и 16,860 млн ед. соответственно. Рост в сравнении с 2021 г. составил 4,8% и 1,7%¹³.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ СТАТИСТИКА 2022 г.

	Продажи (август 2022)	Доля	Продажи (январь-август 2022)	Доля
Седан	997 тыс.	41,8%	6,961 млн	41,3%
MPV	93 тыс.	3,9%	558 тыс.	3,3%

¹² 产业运行 | 2022 年 8 月汽车工业产销情况简述 (Промышленная эксплуатация | Краткая характеристика производства и продаж автопрома в августе 2022 года). URL: http://www.caam.org.cn/chn/4/cate_34/con_5236248.html (на кит.яз.).

¹³ URL: https://www.marklines.com/cn/statistics/flash_sales/automotive-sales-in-china-by-month (на кит.яз.).

SUV	1,014 млн	42,6%	6,93 млн	41,1%
Кроссовер	21 тыс.	0,9%	205 тыс.	1,2%
Легковой автомобиль	2,125 млн	89,2%	14,655 млн	86,9%
Коммерческий автомобиль	258 тыс.	10,8%	2,206 млн	13,1%
Итого	2,383 млн	100%	16,86 млн	100%

Источник: MarkLines

Особого внимания заслуживает статистика продаж автомобилей в Китае по сегменту собственных брендов и зарубежных марок, производимых в стране. Традиционно высоким спросом пользуются немецкая и японская продукция:

	Продажи (август 2022)	Доля	Продажи (январь-август 2022)	Доля
Китайские марки	1047900	49,3%	7109100	48,5%
Японские марки	378600	17,8%	2941200	20,1%
Немецкие марки	408000	19,2%	2865700	19,6%
Американские марки	229800	10,8%	1349000	9,2%
Корейские марки	37300	1,8%	232600	1,6%
Французские марки	18800	0,9%	116600	0,8%

Источник: MarkLines

Продажи новых автомобилей примерно соответствуют объему их производства:

	Производство (август 2022)	Доля	Производство (январь-август 2022)	Доля
Седан	1,026 млн	42,8%	6,998 млн	41,2%

MPV	96 тыс.	4%	562 тыс.	3,3%
SUV	1,016 млн	42,4%	7,039 млн	41,5%
Кроссовер	20 тыс.	0,8%	202 тыс.	1,2%
Легковой автомобиль	2,157 млн	90,1%	14,803 млн	87,2%
Коммерческий автомобиль	238 тыс.	9,9%	2,165 млн	12,8%
Итого	2,395 млн	100%	16,967 млн	100%

Источник: MarkLines

ТОР10 наиболее продаваемых марок в КНР в 2022 г.

Место	Бренд	Модель	август 2022 г.	август 2021 г.	рост	январь- август 2022 г.	январь- август 2021 г.	рост
1	Tesla	Model Y	621690	171980	261,5%	2569530	737320	248,5%
2	Wuling	Wuling Hongguang MINIEV	491190	411880	19,3%	3199160	2508600	27,5%
3	VW	Lavida	393250	384530	2,3%	2411410	2418730	-0,3%
4	BYD Auto	Song DM	368120	87260	321,9%	2008910	273070	635,7%
5	BYD Auto	Qin PLUS DM-i	242420	130430	85,9%	1256820	456490	175,3%
6	BYD Auto	Dolphin	234690	17550	1237,3%	1029880	17550	5768,3%
7	Honda	Accord	230930	144100	60,4%	1426960	1137120	25,5%
8	Haval	Haval H6	228410	200260	14,1%	1874000	2424570	-22,7%
9	Toyota	Camry	226220	107110	111,2%	1747160	1238630	41,1%
10								

	Nissan	Bluebird Sylphy/Sylphy	214710	135810	58,1%	1741740	1585350	9,9%
--	--------	---------------------------	--------	--------	-------	---------	---------	------

Источник: MarkLines Data Center

Особо отметим продажи **электромобиля** марки **Dolphin** (BYD Auto) (о ЭТС подробнее будем писать ниже), которые демонстрируют **невиданные в истории китайского автопрома показатели**. Качество продукта обеспечивает ему уверенные позиции на рынке. Уникальность автомобиля заключается в том, что его аккумуляторы и электронные компоненты выпускаются в КНР.

Благодаря грамотной политике в Китае за несколько десятилетий построили не только заводы по сборке собственных автомобилей, но и предприятия, изготавливающие различные комплектующие и компоненты для этих сборочных производств. Республика производит все для автомобилей: от электрических до механических частей, включая инновационные двигатели и электронику. Аккумуляторные батареи нового поколения также изготавливаются в республике, их качество не уступает зарубежным аналогам. Более того, **китайский бизнес строит заводы по производству аккумуляторов для ЭТС за рубежом**, инвестируя в это направление огромные средства. В контексте сказанного отметим крупнейшего китайского производителя топливных элементов, литий-ионных, литий-железо-фосфатных и литий-полимерных аккумуляторов для электротранспорта и систем накопления энергии компанию **Contemporary Amperex Technology Company Limited (CATL)**¹⁴, которая входит в тройку крупнейших мировых производителей аккумуляторов (наряду с Panasonic и BYD Company) и в число крупнейших публичных компаний Китая. Ее

¹⁴ URL: <https://www.catl.com/en/>

производственные мощности расположены не только в КНР, но за рубежом (Германия, Венгрия и др.).



TOP10 заводов-изготовителей легковых автомобилей по количеству продаж в августе 2022 г.

№	Завод	август 2022	В сравнении с августом 2021
1	BYD	169 тыс.	153,5%
2	FAW-VOLKSWAGEN	164 тыс.	38,1%
3	SAICVOLKSWAGEN	118 тыс.	5,6%
4	CHANGAN	105 тыс.	39,1%
5	SAICGM	105 тыс.	24,2%
6	GEELY	103 тыс.	25,4%
7	DONGFENG	88 тыс.	-8%
8	TOYOTA (GTMC)	84 тыс.	48,6%
9	FAW TOYOTA	81 тыс.	25,4%
10	SGMW	79 тыс.	-10,2%

Источник: MarkLines Data Center

Дополнительно отметим, что рост производства и продаж автомобилей продолжился и **в сентябре 2022 г.** По имеющимся данным в указанный период было выпущено 2,672 млн ед. и продано 2,610 млн ед. легковых и коммерческих

автомобилей всех видов и типов (рост по сравнению с сентябрем 2021 г. составил 28,1% и 25,7% соответственно). За период с января по сентябрь 2022 г. в КНР было произведено 19,632 млн. ед. и продано 19,470 млн. ед. легковых и коммерческих автомобилей. Рост по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. составил 7,4% и 4,4% соответственно.

В сентябре 2022 г. **легковых** автомобилей произведено 2,409 млн ед., продано – 2,332 млн ед. За период с января по сентябрь 2022 г. произведено 17,206 млн ед. и продано – 16,986 млн ед.

В сентябре 2022 г. коммерческих автомобилей произведено 263 тыс. ед., продано – 279 тыс. ед. За период с января по сентябрь 2022 г. произведено 2,426 млн ед., продано – 2,484 млн ед.¹⁵

ЭКСПОРТ

Китай не только производит и продает значительное количество автомобилей у себя в стране, но и экспортирует их за рубеж. До 2021 г. популярность китайских автомобилей в мире была чрезвычайно низкой. К примеру, до начала специальной военной операции китайские автомобили совершенно проигрывали в России конкуренцию другим иностранным производителям. Лишь после 24 февраля российский рынок стал обращать на них пристальное внимание.

За последние десять лет китайский экспорт автомобилей колеблется на уровне около 1 млн. В 2021 г. экспорт китайских автомобилей побил исторические рекорды: он впервые составил **2 млн.** единиц, что вдвое превышает показатели предыдущих лет. Ожидается, что экспорт автомобилей из Китая

¹⁵ URL: https://www.marklines.com/cn/statistics/flash_sales/automotive-sales-in-china-by-month (на кит.яз.).

сохранит тенденцию к росту в 2022 г., при этом годовой объем продаж достигнет 2,4 млн ед., увеличившись в годовом исчислении примерно на 20%.

ЭКСПОРТ

Год	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Объем экспорта	79 тыс.	729 тыс.	896 тыс.	1,041 млн	1,024 млн	995 тыс.	2,015 млн
Рост	-23,5%	2,9%	22,9%	16,1%	-1,6%	-2,9%	101,1%

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

Доля легковых автомобилей, экспортируемых за рубеж в 2021 г. составила 1,614 млн ед. (рост 110,5%), коммерческих – 402 тыс. (рост 70,7%). **Автомобилей на электротяге в 2021 г. было экспортировано в количестве 310 тыс.** (покупатели-лидеры – Бельгия, Великобритания и Австралия).

На долю SAIC, Chery и Tesla приходится 51,1% всех экспортируемых из КНР автомобилей.

ТОП10 китайских экспортеров автомобилей за рубеж

№	Наименование компании	Количество проданных автомобилей	Доля	Примечание
1	SAIC	598 тыс.	29,7%	https://www.saicmotor.com/ (абсолютный лидер)
2	Chery	269 тыс.	13,3%	https://www.chery.cn/
3	Tesla	163 тыс.	8,1%	https://www.tesla.cn/ (первый год на рынке КНР)
4	Changan	Объемы продаж от 100 до 150 тыс.		https://www.changan.com.cn/
5	Dongfeng	Объемы продаж от		https://www.dfmc.com.cn/

		100 до 150 тыс.		
6	Great Wall	Объемы продаж от 100 до 150 тыс.		https://www.gwm-global.com/
7	Geely	Объемы продаж от 100 до 150 тыс.		http://global.geely.com/
8	BAIC	Объемы продаж от 50 до 80 тыс.		https://www.baicgroup.com.cn/ (Пекин)
9	JAC	Объемы продаж от 50 до 80 тыс.		https://www.jac.com.cn/
10	SINOTRUK	Объемы продаж от 50 до 80 тыс.		http://www.sinotruk.com/View/AboutGroup.aspx

Китай будет наращивать темпы экспорта своих автомобилей на зарубежные рынки. Этому будет способствовать как Россия, так и страны Средней Азии, а также Африка. Так, **в сентябре 2022 г.** из КНР было экспортировано 301 тыс. автомобилей, рост по сравнению с сентябрем 2021 г. на 73,9%. Среди экспорта: легковых автомобилей: 250 тыс. (рост по сравнению с сентябрем 2021 г. на 85,6%); коммерческих автомобилей: 51 тыс. (рост – 32,6%). **Электромобилей – 50 тыс., рост – 100%.** За период с января по сентябрь 2022 г. Китай экспортировал 2,117 млн ед., рост по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. составил 55,5%. Среди них: легковые автомобили – 1,696 млн (рост – 60,1%); коммерческих – 422 тыс. (рост – 39,2%); электромобилей – 389 тыс. (рост – 100%)¹⁶.

¹⁶ URL: https://www.marklines.com/cn/statistics/flash_sales/automotive-sales-in-china-by-month (на кит.яз.).

ИМПОРТ

Китайское государство постоянно стремится ограничить импорт иностранной продукции в страну (за исключением высокотехнологичного), стимулируя иностранного инвестора открывать в КНР собственные или совместные производства. Импорт автомобилей из-за рубежа всегда был крайне небольшим по причине высокой пошлины и политических препятствий со стороны властей. В тоже время правительство предоставляло различные льготные инвестиционные, налоговые режимы для создания заводов по производству иностранных автомобилей. Это не только создавало рабочие места, но и позволяло получить доступ к ключевым технологиям. В последствие на основе зарубежного опыта и полученных технических данных создавались собственные автономные национальные производства. Локализация производства внутри страны – главный лейтмотив политики китайского государства в сфере автопрома.

Полностью ограничить импорт автомобилей в Китай у властей не получилось. После вступления в WTO (2001 г.) Китай взял на себя обязательства по упрощению допуска импортной продукции на свой рынок. Однако с 2017 г. и без того низкий объем импортируемых из-за рубежа автомобилей начал снижаться. В 2021 г. он составил менее **1 млн в год**:

ИМПОРТ

Год	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Количество проданных автомобилей	1,102 млн	1,077 млн	1,247 млн	1,138 млн	1,053 млн	933 тыс.	930 тыс.
Рост	-22,7%	-2,3%	15,8%	-8,7%	-7,5%	-11,4%	0,6%

Источник: Китайская таможня

На импорт легковых автомобилей в 2021 г. в Китае пришлось 930 тыс. ед. (99%). Среди них SUV – 493 тыс. (53% от всех ввезенных легковых); седаны – 405 тыс. (43,5%); MPV – 32 тыс. (3,4%). Коммерческих авто в Китай в 2021 г. было ввезено крайне мало – **около 10 тыс. ед.** Больше всего в Китай ввозили автомобилей из Германии (568 тыс. или 60,5%), Японии (265 тыс. или 28,2%) и США (25 тыс. или 2,7%). По маркам ввоза лидирует «лексус» - 219 тыс., БМВ – 166 тыс. и Мерседес – 165 тыс. Все указанные марки составили 58,6% от общего количества ввезенных автомобилей в КНР в 2021 г.

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ¹⁷

Развитие электромобильного сектора автомобильной промышленности началось в Китае **около 20-ти лет назад**. За долгие годы благодаря крупным финансовым инвестициям, в том числе со стороны государства, в 2021 г. объем продаж электромобилей продемонстрировал огромный рост. В КНР производятся такие электромобили, как:

- автомобили на электрической тяге (New Energy Vehicles или NEV) («чистые» электромобили, работающие только от аккумуляторов);
- автомобили со смешанным источником питания (гибридные автомобили (PHEV);
- автомобили на водородном топливе (FCEV).

Всего в 2021 г. электромобилей в Китае было продано **3,521 млн ед.**, что на **157,5% (в 1,6 раз)** больше, чем в 2020 г.¹⁸ Доля в общих продажах автомобилей в

¹⁷ В КНР для обозначения электрических транспортных средств (ЭТС) используется аббревиатура **NEV** – new energy vehicles.

¹⁸ 2021 年中国汽车工业发展报告 (Отчет о развитии автомобильной промышленности Китая за 2021 год). С. 32. URL: https://www.pishu.com.cn/skwx_ps/bookdetail?SiteID=14&ID=12820564 (на кит.яз.).

КНР в 2021 г. составила **13,4%**. На долю Китая приходится **53,3%** от общего объема продаж автомобилей на новых источниках энергии в мире. **Китай по этому показателю занимает первое место в мире семь лет подряд.** В 2021 г. на рынке Китая можно было приобрести **120 моделей** электромобилей, а их экспорт за рубеж составил **310 тыс. ед.**, что больше **в 3 раза** по сравнению с 2020 г. (исторический рекорд).

Автомобилей, работающих только на аккумуляторах, в 2021 г. было продано **2,916 млн ед.**, рост составил **161,5% (82,8%** от общего числа проданных в 2021 г. электромобилей). Гибридных автомобилей было реализовано **603 тыс. ед.**, рост – **140,4%** (17,1% от общего числа проданных в 2021 г. электромобилей).

*Особое место в Китае занимает производство автомобилей на водородном топливе¹⁹. Несмотря на известные трудности с их производством и последующей эксплуатацией, китайские власти пошли по пути поддержки национальных производителей (вложены миллиарды долларов) для стимулирования развития выпуска данного вида автотранспорта. Масштабное производство пока не запущено, сначала предстоит наладить производство водорода и построить сеть заправочных станций. Однако основа заложена – первый китайский водородный легковой автомобиль с рекордным запасом (1 тыс. км.) хода был представлен еще в 2019 г. (**Grove Obsidian**). В настоящее время упор делается на производстве коммерческого транспорта.*

Разработка транспортных средств на водородных топливных элементах в КНР проходит в три этапа²⁰:

¹⁹ Подр. см.: Сазонов С.Л. Автомобильный комплекс КНР: императивы инновационного развития. В 2 кн. Кн. 1. Отраслевой аспект. М.: ИДВ РАН, 2020. С. 242-248.

²⁰ URL: <https://auto.cctv.com/2022/04/11/ARTInXnnW8hQNNYQIxtTKU1220411.shtml> (на кит.яз.).

первый этап: довести выпуск до 10 000 автомобилей и введение в эксплуатацию 100 водородных заправочных станций в Пекине, Шанхае, Чжэнчжоу, Ухане, Чэнду, Чжанцзякоу, Фошань;

второй этап: после 2025 г. ускорить продвижение и применение водородной энергии и транспортных средств на топливных элементах, сосредоточив внимание на серийном производстве, достичь цифры от 50 до 100 тыс. ед.;

третий этап: с 2030 по 2035 гг. реализовать широкомасштабное продвижение и применение водородной энергетики, интеграцию крупномасштабного производства, хранения, транспортировки и применения водорода, а также локального производства водорода.

Среди проданных в 2021 г. электромобилей **легковых – 3,334 млн ед.**, рост составил **167,5% (94,7% от всего объема проданных в 2021 г. электромобилей;** констатируем – легковые электромобили являются главным стимулом роста данной индустрии в Китае). Отметим также, что «чистых» легковых электромобилей, работающих только от аккумуляторов, в 2021 г. было продано 2,734 млн (рост – 173,5%), гибридных – 600 тыс. (рост – 143,2%).

Касательно продаж коммерческих электромобилей, то их объем пока незначителен. Однако и здесь налицо существенный рост в процентном соотношении. Так, в 2021 г. было продано 186 тыс. подобных автомобилей, рост по сравнению с 2020 г. составил 54%. Коммерческих автомобилей только на аккумуляторах продано 182 тыс., рост – 57,1%; коммерческих гибридов – 3242, падение на 24,2%.

В 2021 г. владение электромобилями в КНР составило **7,84 млн ед.** (**2,6%** от всего китайского автопарка), что больше на 2,92 млн автомобилей, чем в 2020 г., рост составил 59,3%. Автомобилей только на аккумуляторах - **6,4 млн.**

ТОР10 производителей электромобилей (продажи, доля рынка, изменения)

Место 2020 г.	Место 2021 г.	Компания	Продажи 2020 г.	Продажи 2021 г.	Сравнение	Доля 2020 г.	Доля 2021 г.	Изменение
1	1	SAIC https://www.saicmotor.com/	318 тыс.	728 тыс.	129,3%	23,2 %	20,7 %	-2.5
2	2	BYD https://www.byd.com/	193 тыс.	606 тыс.	214,6%	14,1 %	17,2 %	3.1
3	3	TESLA https://www.tesla.cn/	137 тыс.	484 тыс.	252,2%	10,1 %	13,8 %	3.7
7	4	DONGFENG http://www.dongfeng-global.com/	52 тыс.	178 тыс.	238,7%	3,8%	5,0%	1.2
4	5	GAC https://www.gac-motor.com/en/index	77 тыс.	143 тыс.	85%	5,6%	4,1%	-1.6
6	6	JAC https://jacen.jac.com.cn/	55 тыс.	139 тыс.	153,9%	4,0%	3,9%	-0.1
5	7	GREAT WALL https://www.gwm-global.com/	57 тыс.	137 тыс.	138,8%	4,2%	3,9%	-0.3
9	8	CHANGAN http://www.globalchangan.com/	42 тыс.	117 тыс.	179,3%	3,1%	3,3%	0.3%
8	9	FAW http://www.faw.com/	51 тыс.	115 тыс.	126,2%	3,7%	3,3%	-0.5

10	10	CHERY https://www.cheryinternational.com/	46 тыс.	114 тыс.	145,2%	3,4%	3,2%	-0.2
----	----	--	---------	-------------	--------	------	------	------

Источник: <https://www.dongchedi.com/>

Из вышеприведенной статистики видно, что продажи электромобилей в Китае бьют рекорды. Шанхайский концерн SAIC MOTOR продал в 2021 г. рекордное количество: 728 тыс. автомобилей, что сделало его абсолютным лидером в данном секторе за 2021 г. BYD и TESLA занимают второе и третье место в рейтинге продаж соответственно. Таким образом **на первую тройку приходится свыше 50%** всех продаж электромобилей в КНР (51,7%).

Такие известные китайские производители электромобилей, как:

XPeng Motors (小鹏汽车) (<https://www.xiaopeng.com/>)²¹

Li Auto Inc (理想汽车) (<https://www.lixiang.com/#li>)

NIO (蔚来) (<https://www.nio.cn/>)

HOZON (合众) (<https://www.cnev.cn/brand/hezhong/>)

в ТОП10 не попали, но их показатели продаж также демонстрируют рост.

В планах на 2022 г. стоит продажа свыше **5 млн** электромобилей, и это не смотря на продолжающуюся эпидемию и возрастающие западные санкции в отношении китайской промышленности.

²¹ TESLA CHINA приняла решение отказывать в приеме на работу бывшим сотрудникам XPeng Motors, обвиняя их в краже технологий и коммерческой тайны. Так, Tesla подала иск против своего бывшего инженера, перешедшего на работу в XPeng, считая, что он виновен в краже технологии автопилотирования. Добавим, что концерн XPeng Motors выпустит два новых электромобиля в 2023 г., один из которых призван вытеснить с рынка электрокар Tesla Model Y.

Производством электромобилей в КНР занимаются не только известные бренды. В Китае популярны различные **стартапы**, многие из которых спонсируются компаниями, которые ранее не имели отношения к автомобильному рынку. Поддерживаемый технологической корпорацией **Xiaomi** китайский электромобильный стартап China Car Custom представил спортивный автомобиль **SC01** в стиле Ferrari по цене в 300 тыс. юаней. С запасом хода свыше 500 км. на одной подзарядке²². Сама компания заявила о планах войти в 2024 г. в число **ведущих китайских автопроизводителей**. Основной упор Xiaomi сделает на производстве электромобилей и технологиях автономного вождения.

Другие неизвестные китайские производители электромобилей также активно «штурмуют» рынок. Летом 2022 г. в КНР стартовали продажи электрокара **Hengchi 5** (бренд электрокаров от китайской **строительной** и инвестиционной компании China Evergrande Group, находящейся на грани банкротства) (стоимость примерно 27 тыс. долл. США) с **бессрочной гарантией**, которая распространяется на всю конструкцию, в том числе аккумулятор. Кроме того, покупателю безвозмездно передают домашнюю зарядную станцию, бесплатную помощь на дорогах на весь срок службы автомобиля.

В октябре 2021 г. **HT Aero** (<https://cn.aeroht.com/>) (дочерняя компания китайского производителя электромобилей XPeng) представила прототип электромобиля (устройство получило название **XPeng HT Aero Flying Car**), способного летать и передвигаться по дорогам общего пользования. Серийное производство планируется начать в 2024 г.

Констатируем: Китай превратился в одного из лидеров в сфере производства и продаж электромобилей в мире. Это позволяет республике не только повышать продажи внутри страны, но и наращивать экспорт

²² URL: <https://www.dongchedi.com/article/7150977127343456775> (на кит.яз.).

электромобилей в другие страны. В 2021 г. было экспортировано 266 тыс. «чисто» электрических автомобилей, что в 4 раза больше, чем в 2021 г., и 42 тыс. гибридных автомобилей, что на 61,6% больше, чем в 2021 г.

Китайское правительство приветствует появление в стране множества стартапов по производству ЭТС. Однако перед лицом конкуренции со стороны крупных производителей, не многие из них «выживают». Самые известные стартапы - **Nio**, **WM Motor** и **XPeng Motors** смогли закрепиться на внутреннем рынке и добиться больших продаж, а также узнаваемости за пределами республики. Однако им все равно сложно конкурировать с BYD либо с китайским заводом TESLA либо с другими китайскими автогигантами, имеющими свои суббренды²³.



²³ Например: в конце марте 2021 г. в пров. Чжэцзян был открыт стартап, созданный брендом **GEELY** – завод по производству электромобилей **ZEEKR** (极氪) (<https://www.zeekr.life.com/>); **Zhiji Auto** (智己) (https://www.immotors.com/website/l7_detail) — бренд высокотехнологичных аккумуляторных интеллектуальных электромобилей, разработанный совместно **SAIC**, **Zhangjiang Hi-Tech** и **Alibaba Group** и официально запущенный 25 декабря 2020 г.; **VOYAH (LANTU)** (岚图) (<https://voyah.com.cn/index.html>) (создан в 2018 г.) — бренд автомобилей на новой энергии, официально выпущенный **Dongfeng Motor** в конце 2020 г. и др.

Замещение традиционных автомобилей с ДВС связано с желанием властей снизить зависимость китайского хозяйства от импорта сырой нефти, которая лежит в основе производства топлива для ДВС. Кроме того, повышение требований к экологическим нормам, охрана окружающей среды также требует скорейшего замещения автомобилей с ДВС на электромобили. Согласно принятому Государственным советом КНР в октябре 2021 г. «Плану действий по пику выбросов углерода к 2030 г.»²⁴ одним из основных мер по защите окружающей среды признано замещение автомобилей ДВС на электромобили.

В соответствии с «**Планом развития автомобильной промышленности на новых источниках энергии**» (на 2021-2035 гг.)²⁵ (до этого действовал план на 2012-2020 гг.) к 2025 г. продажи подобных автомобилей в КНР должны составлять **20%** от общего объема продаж всех видов и типов автомобилей в год (примерно 6 млн). В разных источниках также ставится план по объему замещения электромобилями автомобилей с ДВС: к 2030 г. – 40% (примерно 12 млн); к 2035 г. – свыше 50% (примерно 15 млн).

В рамках программы развития производств электромобилей принимается целый пакет различных нормативных правовых документов, направленных на регулирование исследуемой проблематики. К наиболее важным из них отнесем: 新能源汽车动力蓄电池梯次利用管理办法 («Правила по управлению эшелонированной утилизацией новых энергетических аккумуляторных батарей транспортных средств») (приняты 19.08.2021 рядом министерств Государственного совета)²⁶; 关于启动新能源汽车换电模式应用试点工作的通知 («Уведомление о начале пилотной работы по применению режима замены

²⁴ URL: http://www.gov.cn/zhengce/content/2021-10/26/content_5644984.htm (на кит.яз.).

²⁵ 国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）的通知 (принят Канцелярией Государственного совета 20.10.2020). URL: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm (на кит.яз.).

²⁶ URL: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-08/28/content_5633897.htm (на кит.яз.).

аккумуляторной батареи транспортного средства на новой энергии») (приняты 28.10.2021 Министерством промышленности и информатизации) (зоны эксперимента – Пекин, Нанкин, Ухань, Санья, Чунцин, Чанчунь, Хэфэй, Цзинань)²⁷; 关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知 («Уведомление о продвижении применения политики финансовых субсидий автомобилей на новых источниках энергии в 2022 г.») (приняты 31.12.2021 рядом министерств Государственного совета) и др.²⁸

Льготная политика в сфере производства ЭТС

В целях повышения спроса на электромобили у бизнеса и населения правительство КНР в разные годы принимает специальные программы, субсидирующие их покупки. После того как в 2009 г. КНР превратилась в крупнейший автомобильный рынок мира, государство в лице Министерства науки и техники, Министерства финансов, Комитета по развитию и реформам и Министерства промышленности и информатизации разработало **«Проект демонстрации, продвижения и применения тысяч энергосберегающих и новых транспортных средств в десяти городах»** (十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程) (в российских источниках также: «Thousands of Vehicles, Tens of Cities» - «Тысячи машин, десятки городов»²⁹), согласно которому в течение первых трех лет государство предоставляло финансовые субсидии при покупке автомобилей как для корпоративного рынка и автобусов, так и для частного сектора в различных регионах Китая (вначале программа охватила 13 городов; затем перечень городов стал расширяться). Правительством в разное время выпускался специальный **каталог** (节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录 – *Каталог рекомендуемых моделей для демонстрации, продвижения и*

²⁷ URL: http://www.gov.cn/xinwen/2021-10/28/content_5647458.htm (на кит.яз.).

²⁸ URL: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/31/content_5665857.htm (на кит.яз.).

²⁹ Пелегов Д.В., Еременко Г.А. Государственная поддержка электрического транспорта в Китае: причины, меры и перспективы // Экономика региона. 2020. Т. 16, вып. 3. С.923. <https://doi.org/10.17059/ekon. reg.2020-3-19>

применения энергосберегающих автомобилей и автомобилей на новых источниках энергии³⁰), в который включались модели электромобилей, при покупке которых выплачивалась установленная субсидия:

1. для легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей, гибридных автомобилей (делятся на 5 классов в зависимости от степени смешивания и экономии топлива) с максимальной субсидией в размере **50 000** юаней на автомобиль (примерно 7600 долл. США по тому курсу);
2. Субсидия в размере **60 000** юаней на полностью электрический автомобиль (9300 долл. США по тому курсу);
3. Субсидия в размере **250 000** юаней на автомобиль на топливных элементах;
4. Субсидия 50 000 – 420 000 юаней на каждый городской автобус и гибридный автобус длиной более 10 метров, а также 500 000 и 600 000 юаней на каждый полностью электрический автобус и автобус на топливных элементах соответственно.

Важно отметить, что субсидии выплачивались непосредственно автопроизводителям, а не потребителям (продажи ЭТС осуществлялись по цене, сниженной на величину субсидии). *Размер субсидий снижался после продажи 50 тыс. ед. автомобилей.*

Программа льготного субсидирования продолжала развиваться и по прошествии трех лет с вносимыми в нее изменениями (до настоящего времени). Кроме того, местные власти были наделены правом **освобождать владельцев автокаров от уплаты транспортного налога на транспортные средства** (в разных регионах неодинаковые режимы), использующие альтернативные источники энергии.

³⁰ См., напр.: URL: http://www.caam.org.cn/policySearch/con_5158672.html (на кит.яз.).

Несмотря на то, что КНР представляет собой унитарное государство, в целях стимулирования экономического развития местным властям Центром предоставлены широкие правотворческие полномочия в налоговой и инвестиционной сферах. Благодаря этому китайский законодатель на местах принимает необходимые для развития той или иной отрасли народного хозяйства нормативные правовые акты, положения которых закрепляют различные льготные режимы. В рамках электрических транспортных средств в целом ряде регионов Китая покупатели/владельцы:

- **получали доступ к льготному автокредитованию** (вплоть до 85% стоимости ЭТС);
- **освобождались от уплаты налога с продаж;**
- **освобождались от платы за муниципальные парковки;**
- **им на безвозмездной основе предоставлялся автомобильный номерной знак** без необходимости участия в специализированной городской лотерее номеров;
- **право бесплатного проезда по платным участкам дорог;**
- **право пользования выделенными полосами движения для общественного транспорта;**
- **право льготной/бесплатной зарядки автокара;**
- **иное** (бесплатное техобслуживание; прямые выплаты при покупке и др.).

Мощная государственная поддержка производителей автокаров привела к появлению множества новых игроков на китайском рынке, перехода водителей такси на новый вид транспорта, экономию значительных средств при покупке

электромобиля. Местные власти принимали планы по оснащению своих городских автобусных парков и парков служебных автомобилей соответствующими ЭТС (обязанность закупок до 60% от всего объема покупаемого автотранспорта). Государство **обнулило импортные пошлины при ввозе в КНР высокотехнологического оборудования для производства ЭТС.**

Рост продаж автокаров, ускоренное развитие отрасли привело власти к решению о необходимости постепенного снижения размера субсидий (сначала на 10%, затем на 20% и далее от 5% и выше ежегодно):

35 тыс. юаней (5600 долл.) – для подключаемых гибридов;

от **35 тыс.** до **60 тыс.** юаней – для полностью электрических ТС в зависимости от дальности пробега на одной зарядке.

Субсидии предоставлялись теперь только отечественным брендам.

С течением времени политика в области субсидий претерпевала изменения. По новым правилам на субсидию могли претендовать электромобили, в которых аккумулятор характеризуется плотностью энергии от 90 до 120 Вт ч/кг. Если плотность энергии батареи была больше 120 Вт · ч/кг, субсидии для автомобилей с пробегом больше 150 км, увеличивались на 4000 юаней по сравнению с автомобилями с той же дальностью пробега, но с меньшей плотностью энергии батареи. Можно сделать вывод, что это было сделано скорее для поддержки не автомобильной промышленности, а ключевой для ЭТС индустрии литиевых аккумуляторов, для достижения технологического равенства местных производителей и производителей из Японии и Южной Кореи³¹.

³¹ Пелегов Д.В., Еременко Г.А. Государственная поддержка электрического транспорта в Китае: причины, меры и перспективы // Экономика региона. 2020. Т. 16, вып. 3. С.926. <https://doi.org/10.17059/ekon. reg.2020-3-19>

К 2020 г. власти стали задумываться не просто о снижении субсидий, а об их полной отмене. Об этом шла речь и в текущем 2022 г., однако конкретных решений принято не было. После некоторых заявлений казалось, что с 2023 г. Китай откажется от субсидирования покупок автокаров и позволит рынку самому регулировать спрос и предложения. Тем не менее, сниженные субсидии продолжают иметь место в сфере поддержки исследуемой отрасли, однако их размер уже не тот, чем прежде. Китай снижает стандарт субсидий для новых электрокаров, автобусов и грузовиков для того, чтобы на рынке выжили наиболее приспособленные производители, которые предотвратят резкие колебания рынка.

В настоящее время действуют следующий режим субсидий (*Извещение о финансовой дотационной политике продвижения и применения транспортных средств на новых источниках энергии в 2022 г.* (принято рядом министерств Государственного совета КНР 31.12.2021 ³²) (**приводиться дословный перевод основного содержания действующего акта**):

«...В целях дальнейшей поддержки высококачественного развития отрасли транспортных средств на новых источниках энергии и хорошей работы по продвижению и применению транспортных средств на новых источниках энергии настоящим уведомляем о следующих вопросах, касающихся продвижения и применения политики финансового субсидирования для транспортных средств на новых источниках энергии в 2022 году:

1. Поддерживать стабильность системы технических индексов и настаивать на постепенном снижении субсидий

В целях создания стабильной политической среды существующая система технических показателей и пороговые требования для субсидий на закупки в 2022

³² URL: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/31/content_5665857.htm (на кит.яз.).

году останутся без изменений. Согласно «Уведомлению Комиссии по развитию и реформам Министерства финансов, Министерства промышленности и информационных технологий, Министерства науки и технологий об улучшении политики финансового субсидирования для продвижения и применения транспортных средств на новых источниках энергии» ([2020] № 86), в 2022 году новый стандарт субсидирования энергетических транспортных средств будет основан на 2021 годе. В отношении отвечающих требованиям автомобилей городского транспорта, пассажирских перевозок, прокат (в т.ч. онлайн-заказа), санитарии, городской логистики и дистрибуции, почтовых экспресс перевозок, аэропортов гражданской авиации, а также в служебной сфере партийных и государственных органов, норма субсидий будет снижена **на 20%** по сравнению с 2021 годом.

2....

...Чтобы сохранить хороший импульс развития отрасли автомобилей на новой энергии, учитывая такие факторы, как план развития отрасли автомобилей на новой энергии, рыночные продажи, тенденции и плавный переход предприятий, субсидия на покупку транспортных средств на новой энергии в 2022 г. **заканчивается 31 декабря 2022 г.**, и субсидии больше не будут предоставляться транспортным средствам, зарегистрированным после 31 декабря 2022 г.³³

3....

Необходимо улучшать систему надзора за безопасностью транспортных средств на новых источниках энергии и еще больше укреплять основную ответственность производителей транспортных средств на новых источниках энергии. ... Необходимо повысить эффективность платформы мониторинга

³³ Осенью 2022 г. правительство КНР заявило о продолжении политики субсидирования. Ее точные параметры представят позже.

предприятия, улучшать возможности послепродажного обслуживания и хорошо справляться с реагированием на аварии. Министерство промышленности и информационных технологий совместно с соответствующими ведомствами должно наладить межведомственный механизм обмена информацией, регулярно обобщать информацию о пожарах и крупных авариях, ускорять создание системы информирования о дорожно-транспортных происшествиях. ...приостанавливать или отменять субсидии привлекаемым моделям в зависимости от тяжести ситуации...

Программа субсидий на продвижение автомобилей на новых источниках энергии на 2022 г.

1. Схемы субсидий для негосударственного сектора

Пассажирские автомобили на новых источниках энергии, автобусы на новых источниках энергии и грузовики на новых источниках энергии показаны в Таблице 1, Таблице 2 и Таблице 3 соответственно.

Таблица 1

Схема субсидирования пассажирских транспортных средств на новых источниках энергии (негосударственный сектор)

расчет в 10 000 юаней

Тип автомобиля	Запас хода на чистом электричестве R (км.)		
	$300 \leq R < 400$	$R \geq 400$	$R \geq 50$ (NEDC) / $R \geq 43$ (WLTC)
полностью электрический легковой автомобиль	0.91	1.26	/

подключаемый гибрид (включая увеличенный запас хода) легковой автомобиль	/	0.48
1. Сумма субсидии на полностью электрический пассажирский автомобиль на одно транспортное средство = Мин. {стандарт субсидии на пробег, заряд транспортного средства × 280 юаней} × поправочный коэффициент плотности энергии аккумуляторной системы × поправочный коэффициент на потребление энергии транспортным средством. 2. Для пассажирских транспортных средств на новых источниках энергии, приобретенных или эксплуатируемых не в частном порядке, субсидии будут предоставляться в 0,7-кратном размере соответствующей суммы субсидии. 3. Цена до субсидирования должна быть менее 300 000 юаней (на основании единого счета-фактуры по продаже автомобилей, официальной ориентировочной цены компании и т. д., за исключением «режим замены батареи»).		

Таблица 2
Схема субсидирования автобусов на новых источниках энергии
(негосударственный сектор)

тип автомобиля	Стандарт центрального финансового субсидирования (юань/кВтч)	Центральный коэффициент корректировки финансовых субсидий			Потолок субсидии центрального правительства на автомобиль (10 000 юаней)		
					6<L≤8m	8<L≤10m	L>10m
чисто электрический автобус без быстрой зарядки	280	Потребление энергии на единицу нагрузки (Wh/km·kg)			1.4	3.08	5.04
		0.18 (включая) - 0.17	0.17 (включая) - 0.15	0.15 и ниже			
		0.8	0.9	1			
чисто электрический автобус быстрой зарядкой	504	Быстрая скорость зарядки			1.12	2.24	3.64
		3С—5С (включая)	5С—15С (включая)	15С свыше			
		0.8	0.9	1			
подключаемый гибридный автобус (включая расширенный диапазон)	336	уровень экономии топлива			0.56	1.12	2.13
		60%—65% (включая)	65%—70% (включая)	70% свыше			
		0.8	0.9	1			

тип автомобил я	Стандар т централ ьного финанс ового субсиди рования (юань/к Втч)	Центральный коэффициент корректировки финансовых субсидий	Потолок субсидии центрального правительства на автомобиль (10 000 юаней)		
			6<L≤ 8m	8< L≤10m	L>10m
Сумма субсидии на автомобиль = Min{количество электроэнергии, заряженной в транспортном средстве × норматив субсидии на единицу электроэнергии; верхний предел субсидии на автомобиль} × поправочный коэффициент (в том числе: коэффициент энергопотребления на единицу нагрузки, быстрый коэффициент заряда, коэффициент экономии топлива)					

Таблица 3.

Схема субсидирования грузовиков, работающих на новой энергии (негосударственный сектор)

тип автомобиля	Стандарт центрального финансового субсидирования (юань/кВтч)	Потолок субсидии центрального правительства на автомобиль (10 000 юаней)		
		N1 тип	N2 тип	N3 тип
чисто электрический грузовик	176	1.01	1.96	2.8
подключаемый гибрид (включая увеличенный запас хода) грузовик	252	—	1.12	1.76

2. Программы субсидирования общественного (государственного) транспорта и других сфер. Легковые автомобили на новой энергии, автобусы на новой энергии и грузовики на новой энергии показаны в Таблице 4, Таблице 5 и Таблице 6 соответственно.

Таблица 4.

Схема субсидирования пассажирских транспортных средств на новых источниках энергии (государственный сектор)

расчет в 10 000 юаней

тип автомобиля	Запас хода на чистом электричестве R (км.)
----------------	--

чисто электрический легковой автомобиль	$300 \leq R < 400$	$R \geq 400$	$R \geq 50$ (NEDC) / $R \geq 43$ (WLTC)
	1.3	1.8	/
подключаемый гибрид (включая увеличенный запас хода) легковой автомобиль	/		0.72

1. Сумма субсидии на полностью электрический пассажирский автомобиль на одно транспортное средство = Мин. {стандарт субсидии на пробег, заряд транспортного средства $\times$ 396 юаней} $\times$ поправочный коэффициент плотности энергии аккумуляторной системы $\times$ поправочный коэффициент на потребление энергии транспортным средством.

2. Для пассажирских транспортных средств на новых источниках энергии, приобретенных или эксплуатируемых не в частном порядке, субсидии будут предоставляться в 0,7-кратном размере соответствующей суммы субсидии.

3. Цена до субсидирования должна быть менее 300 000 юаней (на основании единого счета-фактуры по продаже автомобилей, официальной ориентировочной цены компании и т. д., за исключением «режим замены батареи»).

Таблица 5
Схема субсидирования автобусов на новой энергии
(государственный сектор)

тип автомобиля	Стандарт центрального финансового субсидирования (юань/кВтч)	Центральный коэффициент корректировки финансовых субсидий			Потолок субсидии центрального правительства на автомобиль (10 000 юаней)		
					$6 < L \leq 8$ m	$8 < L \leq 10$ m	$L > 10$ m
чисто электрический автобус без быстрой зарядки	360	Потребление энергии на единицу нагрузки (Wh/km·kg)			1.8	3.96	6.48
		0.18(включая) -0.17	0.17(включая) -0.15	0.15 и ниже			
		0.8	0.9	1			
чисто электрический автобус	648	Быстрая скорость зарядки			1.44	2.88	4.68
		3C—5C (включая)	5C—15C (включая)	15C выше			

тип автомобил я	Стандарт центральной финансово го субсидиро вания (юань/кВтч)	Центральный коэффициент корректировки финансовых субсидий			Потолок субсидии центрального правительства на автомобиль (10 000 юаней)		
					6<L≤8 m	8< L≤10m	L>10m
быстрой зарядкой		0.8	0.9	1			
подключае мый гибридный автобус (включая расширен ный диапазон)	432	уровень экономии топлива			0.72	1.44	2.74
		60% — 65% (включая)	65% — 70% (включая)	70% свыше			
		0.8	0.9	1			
Сумма субсидии на автомобиль = Min{количество электроэнергии, заряженной в транспортном средстве × норматив субсидии на единицу электроэнергии; верхний предел субсидии на автомобиль} × поправочный коэффициент (в том числе: коэффициент энергопотребления на единицу нагрузки, быстрый коэффициент заряда, коэффициент экономии топлива)							

Таблица 6.

Схема субсидирования грузовых автомобилей, работающих на новой энергии (государственный сектор)

тип автомобиля	Стандарт центрального финансового субсидирования (юань/кВтч)	Потолок субсидии центрального правительства на автомобиль (10 000 юаней)		
		N1 тип	N2 тип	N3 тип
чисто электрический грузовик	252	1.44	3.96	3.96
подключаемый гибрид (включая увеличенный запас хода) грузовик	360	—	1.44	2.52

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Китай продемонстрировал уникальную, успешную модель развития автомобильной промышленности. Благодаря национально ориентированной политике стране удалось привлечь масштабные инвестиции, новые технологии из-за рубежа, на их основе построить гигантский производственный комплекс, выйдя на передовые позиции в мире в сфере производства автомобилей ДВС и электрических транспортных средств. Огромных успехов китайский автопром достиг в сфере разработки и производства ЭТС. Их продажи, а также объем производства потрясает. Лидерство Китая в данной сфере очевидно и не нуждается в подтверждении. Китайские предприятия приступили к созданию летающих автомобилей на заряжаемой батарее, их промышленное производство будет налажено уже в 2024 г.

Комплексное развитие автомобильной промышленности предоставляет Китаю и вторичные выгоды. На ее основе в случае необходимости можно в кратчайшие сроки **наладить выпуск продукции военного назначения**, что может быть особенно актуально в условиях западных провокаций в тайваньском проливе. Автомобильная промышленность вносит не меньший вклад в победу над противником, чем авиационная или танковая. **Ее роль в войне трудно переоценить.** Локализация выпускаемой продукции на территории КНР позволило китайцам получить доступ практически ко всем передовым зарубежным технологиям и создать их аналоги у себя в стране. От болта до двигателя – все производится в Китае.

Грамотная политика китайского руководства в сфере создания автомобильной промышленности не просто привела Китай к лидерству в исследуемой сфере, но потенциально способствует защите страны от военной агрессии. Опыт Китая чрезвычайно актуален и теоретически, практически значим

для Российской Федерации, проводящей специальную военную операцию на Украине.

НЕКОТОРЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Российской Федерации крайне необходимо заимствовать китайский опыт в создании электромобилей **с учетом национальных интересов и отечественной специфики**. Этот опыт не ограничивается только получением зарубежных технологий, а также включает в себя политические и правовые аспекты, в особенности в сфере защиты интересов собственного производителя.

России необходимо:

- привлекать китайские автомобильные компании к созданию локальных производств на территории России, включая инновационные стартапы по выпуску различных видов аккумуляторов, автомобильных корпусов, деталей и т.п.;
- стремиться к получению технологий производства электрокаров, включая отправку отечественных специалистов на китайские заводы для прохождения обучения, приглашение китайских разработчиков в Россию для чтения лекций, обмена опытом;
- обнулить импортные пошлины на ввоз высокотехнологического оборудования по производству ЭТС (но не собранных автомобилей или их основных частей);
- ввести льготные инвестиционные и налоговые режимы в области производства и покупки ЭТС;
- осуществлять активный мониторинг проводимых за пределами России международных научных конференций, выставок на предмет поиска

китайских специалистов в области производства ЭТС для их последующего приглашения на работу в РФ;

- создать **Российско-Китайскую ассоциацию развития электрических транспортных средств** для организации двустороннего сотрудничества в исследуемой сфере.

Опыт Китая в сфере создания ЭТС доказал свою эффективность. Российским властям, бизнесу и научному сообществу необходимо ориентироваться на него при создании аналогичной продукции.

Автор исследования: главный аналитик Российско-Китайской Гильдии коммерции (СОВЭД), ведущий научный сотрудник Института Китая и современной Азии РАН Трощинский Павел Владимирович