



## АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ КИТАЯ В ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ: СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

*Axmedova Madina Rashidxon Qizi*

*JIDU, XIM fakulteti, Tashqi iqtisodiy*

*faoliyat yo'nalishi magistranti*

*+998993099661*

*maddyakhm9661@gmail.com*

*Ishmuradov Bahodir Sunnatovich*

*JIDU, Xalqaro moliya va*

*investitsiyalar kafedrası*

*o'qituvchisi*

*+998909863538*

*[ishmuradov@uwed.uz](mailto:ishmuradov@uwed.uz)*

---

**Аннотация:** В статье рассматривается современное состояние и стратегические приоритеты развития автомобильной промышленности Китая в условиях обостряющейся глобальной конкуренции. Показано, что Китай за последние десятилетия превратился в крупнейшего производителя и одного из ведущих экспортёров автомобильной продукции в мире, заняв ключевые позиции прежде всего в сегменте новых энергетических транспортных средств (NEV). На основе статистических данных и отраслевых прогнозов анализируются динамика производства и экспорта, особенности технологического развития, роль человеческого капитала и эффективность управления цепочками поставок. Особое внимание уделяется государственной промышленной политике КНР, включая План развития индустрии новых энергетических транспортных средств (2021–2035 гг.) и среднесрочные и долгосрочные планы развития автомобильного сектора. Показано, что сочетание активной государственной поддержки, масштабных инвестиций в НИОКР и развития инновационной экосистемы



позволяет Китаю формировать устойчивые конкурентные преимущества в области электромобилей, интеллектуальных и подключённых транспортных средств. Вместе с тем выявляются ключевые вызовы и риски — технологические разрывы в отдельных направлениях, дефицит высококвалифицированных кадров, усиление торговых барьеров со стороны развитых стран. На основе сценарного подхода обозначены возможные траектории развития китайской автомобильной промышленности до 2030–2035 гг. и сформулированы выводы о её перспективной роли в глобальной автомобильной экосистеме.

**Abstract:** The article examines the current state and strategic priorities of China's automotive industry in the context of intensifying global competition. Over the past decades, China has become the world's largest automobile producer and one of the leading exporters, gaining a particularly strong position in the segment of new energy vehicles (NEVs). Drawing on statistical data and industry forecasts, the study analyses the dynamics of production and exports, the specific features of technological development, the role of human capital and the efficiency of supply chain management. Special attention is paid to China's industrial policy, including the New Energy Vehicle Industry Development Plan (2021–2035) and medium- and long-term strategies for the automotive sector. The article shows that the combination of active state support, large-scale investment in R&D and the formation of an innovation ecosystem enables China to build sustainable competitive advantages in electric vehicles as well as intelligent and connected vehicles. At the same time, the research identifies key challenges and risks, such as technological gaps in certain areas, shortages of highly skilled personnel and the strengthening of trade barriers imposed by developed countries. Based on a scenario approach, the paper outlines possible development trajectories for China's automotive industry up to 2030–2035 and assesses its prospective role within the global automotive ecosystem.



**Annotatsiya:** Maqolada Xitoy avtomobil sanoatining jadal rivojlanishi sharoitida uning global raqobatdagi oʻrni, strategik ustuvor yoʻnalishlari va kelajakdagi rivojlanish istiqbollari tahlil qilinadi. Soʻnggi oʻn yilliklarda Xitoy dunyodagi eng yirik avtomobil ishlab chiqaruvchisi va asosiy eksportyorlardan biriga aylangani, ayniqsa yangi energiya transport vositalari (NEV) segmentida yetakchi pozitsiyalarni egallayotgani koʻrsatib beriladi. Statistik maʼlumotlar va tarmoq prognozlari asosida ishlab chiqarish va eksport dinamikasi, texnologik rivojlanish xususiyatlari, inson kapitalining roli hamda taʼminot zanjirini boshqarish samaradorligi oʻrganiladi. Tadqiqotda Xitoy Xalq Respublikasining sanoat siyosati – yangi energiya transport vositalari sanoatini rivojlantirish boʻyicha 2021–2035 yillarga moʻljallangan reja va avtomobil sanoati rivojining oʻrta va uzoq muddatli strategik hujjatlari – alohida tahlil qilinadi. Faol davlat qoʻllab-quvvatlashi, ilmiy-tadqiqot va tajriba-konstruktorlik ishlariga yirik sarmoyalar hamda innovatsion ekotizimni shakllantirish Xitoyga elektromobillar, aqlli va tarmoqqa ulangan avtomobillar sohasida barqaror raqobat ustunliklarini shakllantirish imkonini berayotgani asoslanadi. Shu bilan birga, ayrim yoʻnalishlarda texnologik tafovutlar, yuqori malakali kadrlar tanqisligi va rivojlangan davlatlar tomonidan qoʻllanilayotgan savdo cheklovlari kabi asosiy xatar va chaqiriqlar ham aniqlanadi. Ssenariy tahlili asosida Xitoy avtomobil sanoatining 2030–2035 yillargacha boʻlgan rivojlanish trayektoriyalari va global avtomobil ekotizimidagi istiqbolli oʻrni boʻyicha xulosalar keltiriladi.

**Ключевые слова:** Китай, автомобильная промышленность, глобальная конкуренция, новые энергетические транспортные средства (NEV), электромобили, промышленная политика, технологические инновации, человеческий капитал, цепочка поставок, стратегические приоритеты, перспективы развития.



## Введение

В последние десятилетия автомобильная промышленность Китая демонстрирует стремительный рост и трансформируется в один из ключевых драйверов национальной экономики. Китай не только занимает лидирующие позиции по объёму производства автомобилей, но и становится всё более значимым актором глобального автомобильного рынка, существенно влияя на конфигурацию мировой конкуренции. Особенно заметным является усиление роли Китая в сегменте новых энергетических транспортных средств (NEV), где страна превратилась в крупнейший рынок и важнейшую производственную базу электромобилей и сопутствующих технологий. Одновременно мировая автомобильная отрасль переживает глубокие структурные изменения, связанные с переходом к «зелёной» экономике, ужесточением экологических стандартов, цифровизацией и развитием интеллектуальных и подключённых транспортных систем. На этом фоне усиливается конкурентное соперничество между традиционными автопроизводителями Европы, США, Японии и быстро нарастающим влиянием китайских компаний. Успех Китая в значительной степени обусловлен активной промышленной политикой, масштабными инвестициями в НИОКР, формированием полной цепочки добавленной стоимости в сфере NEV, а также развитием национальных брендов, ориентированных на глобальный рынок.

В этих условиях особую актуальность приобретает анализ стратегических приоритетов автомобильной промышленности Китая и оценка её перспектив в условиях глобальной конкуренции. Целью настоящей статьи является исследование конкурентной стратегии китайской автомобильной отрасли, выявление ключевых факторов её конкурентоспособности и оценка возможных сценариев развития до 2030–2035 гг. В рамках работы рассматриваются динамика производства и



экспорта, технологические и институциональные основы конкурентных преимуществ Китая, роль человеческого капитала и цепочек поставок, а также влияние государственной промышленной политики на формирование долгосрочных стратегий отрасли.

### **Позиции Китая в глобальной автомобильной промышленности**

По мере стремительного развития автопрома КНР (Китайская Народная Республика) автомобильная отрасль превратилась в один из ключевых секторов национальной экономики и играет все более значимую роль в обеспечении высоких темпов её роста. В последнее время европейская автомобильная промышленность столкнулась со значительными вызовами на стыке перехода к "зеленой" экономике, цифровизации и усиления глобальной конкуренции. Среди них появление Китая в качестве доминирующего игрока на мировом автомобильном рынке коренным образом изменило конкурентную среду, создав как угрозы, так и возможности для европейских производителей. Сложилось так, что Соединенные Штаты были основным рынком для европейского автомобильного экспорта, на долю которого еще в 2015 году приходилось более 22% от общей добавленной стоимости автомобильной продукции на внутреннем рынке. Однако в последнее время эта динамика значительно изменилась: Китай обогнал Соединенные Штаты в качестве крупнейшего потребителя автомобильной продукции ЕС (Евростат, 2024). Более того, в 2022 году Китай обогнал Германию и стал вторым по величине экспортером автомобилей в мире, что привело к разрушению мирового автомобильного рынка, напоминающему подъем Японии в 1980-х и Южной Кореи в 1990-х годах.

Таблица 1. Производство автомобилей в крупнейших странах мира



Страна	2010 (млн шт.)	2015 (млн шт.)	2020 (млн шт.)	2024 (млн шт., оценка ОИКА)	Доля мирового производства в 2024 г., % (примерно)
Китай	18,3	24,5	25,2	31,3	~34%
США	7,8	12,1	8,8	10,5	~11%
Япония	9,6	9,3	8,1	8,0	~9%
Германия	5,9	6,0	4,7	4,5	~5%

Источник: ОИКА, 2024

Согласно данным ОИКА<sup>1</sup>, в 2024 г. Китай произвёл порядка **31,3 млн** автомобилей, что составляет около **одной трети мирового производства**, в то время как на США, Японию и Германию совокупно приходится менее 25 %. Китай продемонстрировал значительный рост экспорта автомобилей. К 2023 году экспорт Китая достиг 170 миллиардов долларов, что составляет 11% мирового экспорта автомобилей по сравнению с 1,1% в 2005 году. В период с 2010 по 2023 год годовой темп роста экспорта Китая составлял 14,9%, значительно увеличившись в 2021 году (60,2%), 2022 году (33,6%) и 2023 году (37,0%). Между тем, импорт автомобилей в Китай сократился до 72 миллиардов долларов в 2023 году, что составляет 3,9% мирового импорта по сравнению с 4,9% в 2010 году. Последовательные отрицательные темпы роста в 2022 (-7,6%) и 2023 годах (-12,8%) подчеркивают растущую способность Китая удовлетворять внутренний спрос за счет внутреннего производства. Данные об импорте и экспорте автомобильной продукции Китая еще раз подчеркивают его растущую роль в мировой автомобильной промышленности. Конкурентные преимущества Китая в мировом автомобильном экспорте особенно сильны в секторе электромобилей.

<sup>1</sup> [Официальный сайт ОИКА](https://www.oica.org/)





Страна стала крупнейшим в мире производителем и экспортером электромобилей, используя передовые технологии производства аккумуляторов, экономичное производство и интегрированную цепочку поставок. Ведущие китайские производители, такие как BYD и Nio, расширяют свой глобальный охват, предлагая высококачественные модели электромобилей по конкурентоспособным ценам.

Во всем мире индустрия новых энергетических транспортных средств стала стратегически важным направлением конкуренции между странами. В условиях ужесточения экологических норм и растущего потребительского спроса на экологически безопасные транспортные средства крупнейшие экономики мира увеличили объем инвестиций и политическую поддержку новых энергетических транспортных средств. Китай, являющийся крупнейшим в мире рынком производства и потребления новых энергетических транспортных средств, за последнее десятилетие добился замечательного развития. Китайские компании по производству новых энергетических транспортных средств, такие как BYD, Azure и Xiaopeng, постепенно выходят на международный рынок<sup>2</sup>, и их участие в глобальной конкуренции растет.

### **Новые энергетические транспортные средства как ядро конкурентной стратегии Китая**

Уровень технологий является одним из важнейших показателей глобальной конкурентоспособности отрасли. За последние годы китайская индустрия новых энергетических транспортных средств добилась значительных успехов в области аккумуляторных технологий, интеллектуальных систем вождения и дизайна транспортных средств.

---

<sup>2</sup> Global Competitiveness of China's New Energy Vehicle Industry: The Dual Role of Production Factors and Market Demand



Китайские компании, такие как Ningde Times, стали важными участниками глобальной цепочки поставок, особенно в области производства аккумуляторных батарей<sup>3</sup>. Однако, по сравнению с мировыми лидерами, все еще существуют некоторые пробелы в ключевых технологических областях, таких как аккумуляторы с высокой плотностью энергии и передовые интеллектуальные системы вождения. Также правительство Китая сыграло ключевую роль в содействии развитию индустрии новых энергетических транспортных средств. Начиная с политики финансовых субсидий на ранних этапах и заканчивая недавней политикой "двойных баллов", китайское правительство различными способами стимулировало исследования и разработки, производство и потребление новых энергетических транспортных средств. Эта политика оказала сильную поддержку китайским компаниям, производящим новые энергетические транспортные средства, позволив им быстро занять доминирующее положение на внутреннем рынке. Кроме того, правительство заложило основу для долгосрочного развития отрасли, поддерживая строительство зарядной инфраструктуры, политику стандартизации и другие меры.

Технологические инновации являются важным катализатором развития сектора новых энергетических транспортных средств и важнейшим фактором повышения глобальной конкурентоспособности. В условиях растущего внимания к низкоуглеродным перевозкам во всем мире технологические возможности новых энергетических транспортных средств имеют решающее значение для определения того, смогут ли компании преуспеть на рынке с высокой конкуренцией. Прорывы в таких ключевых областях, как аккумуляторные технологии, интеллектуальные системы вождения и легкие материалы, стали жизненно важными стратегиями для

---

<sup>3</sup> [Wang P., Wang Z., Yang C. Research on the Development of China's New Energy Vehicle Industry in the New Economic Environment // Transactions on Economics, Business and Management Research. — Vol. 9, 2024. — P. 1–12](#)





китайских компаний, производящих автомобили на новой энергии, для поддержания их конкурентоспособности на мировой арене. Непрерывный технологический прогресс необходим китайским компаниям для того, чтобы занять прочные позиции в глобальной производственной цепочке и внести свой вклад в повышение отраслевых стандартов. Кроме того, в последние годы китайские компании, производящие автомобили на новой энергии, заметно увеличили свои инвестиции в исследования и разработки, постепенно сокращая технологический разрыв с ведущими международными конкурентами. Примечательно, что такие компании, как BYD и CATL, добились значительных успехов в области аккумуляторных технологий, представив аккумуляторы с высокой плотностью энергии и длительным сроком службы, которые получили широкое признание как на внутреннем, так и на международном рынках. Кроме того, новые участники рынка, такие как NIO, добились значительных успехов в области интеллектуального вождения и технологий подключения транспортных средств, успешно выпустив серию конкурентоспособных интеллектуальных моделей. Эти технологические разработки не только повысили конкурентоспособность новых энергетических транспортных средств Китая, но и расширили возможности этих компаний на мировом рынке.

Таблица 2. Крупнейшие автокомпании Китая по объёму производства (2024)

Компания	Производство, млн шт.	Доля рынка в Китае (%)
SAIC	6,5	21%
BYD	4,8	15%
Geely	2,5	8%
FAW	2,0	6%

Источник: статьи Wu (2006), Zheng (2025)



Однако китайская индустрия новых энергетических транспортных средств продолжает сталкиваться с многочисленными проблемами в области технологических инноваций. Потенциал для проведения независимых исследований и разработки основных технологий по-прежнему требует расширения, особенно в области аккумуляторов с высокой плотностью энергии и передовых интеллектуальных систем вождения, где сохраняется заметное отставание от мировых лидеров. Кроме того, неэффективное распределение и интеграция ресурсов на НИОКР привели к снижению инновационной отдачи некоторых компаний. Нехватка квалифицированных кадров и неполное развитие инновационной экосистемы также препятствуют общему технологическому инновационному потенциалу отрасли.

В процессе развития индустрии новых энергетических транспортных средств человеческий капитал становится важнейшим катализатором технологического прогресса и промышленных инноваций. Высококвалифицированные специалисты не только укрепляют научно-исследовательский потенциал компании и ее технологическое мастерство, но и способствуют оптимизации производственных процессов и повышению качества продукции. Наличие и развитие талантливых специалистов напрямую связаны с конкурентоспособностью компании, особенно в высокотехнологичной сфере производства новых энергетических транспортных средств, где сотрудники с передовым опытом имеют решающее значение для достижения технологических прорывов и обеспечения лидерства на рынке. Таким образом, укрепление человеческого капитала является стратегическим императивом для китайской индустрии новых энергетических транспортных средств, направленной на укрепление ее позиций на мировом рынке. В настоящее время китайская индустрия новых энергетических транспортных средств добилась заметного прогресса



в привлечении и воспитании высококвалифицированных специалистов. Многочисленные предприятия и исследовательские институты создали специализированные учебные программы и команды по исследованиям и разработкам, уделяя особое внимание привлечению высококвалифицированных специалистов с глобальными перспективами. Одновременно несколько университетов и профессиональных училищ ввели специализированные учебные программы, связанные с новыми энергетическими транспортными средствами, чтобы удовлетворить растущий спрос отрасли на квалифицированных специалистов. Однако по-прежнему ощущается значительная нехватка старших инженеров и персонала, занимающегося исследованиями и разработками, особенно в таких передовых областях, как системы управления аккумуляторами и интеллектуальные технологии вождения. Этот дефицит кадров ограничивает возможности отрасли в области технологических инноваций и расширения рынка.

Производство новых энергетических транспортных средств включает в себя множество сложных звеньев, включая закупку сырья, производство аккумуляторов, сборку транспортных средств и т.д. Эффективность и координация каждого звена напрямую влияют на общую производственную мощность и контроль затрат. Эффективная цепочка поставок обеспечивает своевременную поставку сырья, быстрое производство компонентов и своевременную поставку готовой продукции, что повышает эффективность производства и снижает эксплуатационные расходы. Оптимизация управления цепочкой поставок не только повышает оперативность реагирования на рынок, но и повышает конкурентоспособность на мировом рынке. Китайская индустрия новых энергетических транспортных средств достигла замечательных результатов в управлении цепочками поставок. Во-первых, в Китае существует полная цепочка производства аккумуляторных



батарей - от добычи лития, производства материалов до производства аккумуляторов, что обеспечивает стабильные поставки сырья для производства новых энергетических транспортных средств. Во-вторых, китайские компании преуспели в интеграции цепочки поставок, повышении эффективности производства и скорости реагирования за счет установления тесных партнерских отношений с поставщиками и механизмов обмена информацией. Кроме того, некоторые ведущие предприятия внедрились в производственный процесс передовые интеллектуальные производственные технологии и автоматизированное оборудование, что еще больше повысило эффективность производства и качество продукции.

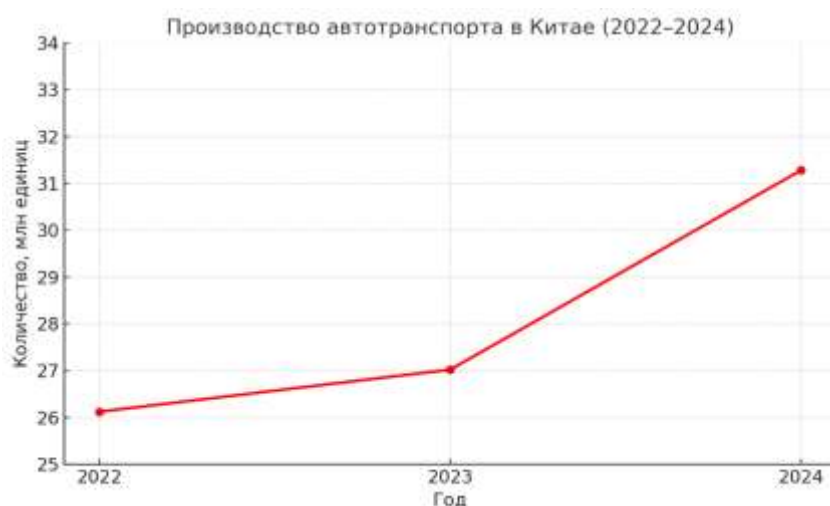


График 1. График производства автотранспорта в Китае за 2022–2024 годы

Источник: OICA: 2022, 2023, 2024

По данным OICA в 2023 году производство автомобилей в Китае показало умеренный рост — с 26,12 млн единиц в 2022 году до 27,02 млн. В 2024 году наблюдается резкий скачок производства, достигший 31,28 млн единиц. Это свидетельствует не только о сохранении Китаем лидирующих позиций на мировом рынке, но и о значительном ускорении наращивания производственных мощностей, что, вероятно, связано с ростом производства электромобилей и расширением экспортной активности. Такой масштаб



производства подчёркивает актуальность исследования конкуренции китайской автомобильной отрасли.

План развития отрасли новых энергетических транспортных средств (NEV) и транспортных средств с традиционными двигателями внутреннего сгорания (ICV) в Китае на период 2021–2035 гг. определяет четыре основных принципа<sup>4</sup>, которые будут определять будущее развитие экосистемы NEV и ICV: 1) Рыночное развитие: Китай будет использовать решающую роль рынка в распределении ресурсов, усиливать ведущую роль предприятий в выборе технологических маршрутов, создании производственных и сервисных систем. Одновременно государство будет активно участвовать в стратегическом планировании и регулировании, установлении стандартов, контроле качества и безопасности, поддержании рыночного порядка и стимулировании «зелёного» потребления, создавая благоприятные условия для развития отрасли. 2) Инновационное развитие: Китай углубит реализацию стратегии инновационного развития, создаст ориентированную на предприятия и рынок систему технологических инноваций с участием университетов, научно-исследовательских институтов и промышленности. Будет совершенствоваться институциональная среда, стимулирующая и защищающая инновации, поощряться параллельное развитие различных технологических направлений, поддерживаться сотрудничество между различными субъектами для преодоления ключевых технологий, а также развиваться инновации в бизнес-моделях, формируя новую индустриальную инновационную экосистему. 3) Координированное продвижение: будет совершенствован механизм горизонтальной координации и вертикальной интеграции, продвигаться глубокая интеграция NEV с энергетическим, транспортным, информационным и коммуникационным секторами,

<sup>4</sup> [New Energy Vehicle Industry Development Plan \(2021–2035\)](#)



координироваться НИОКР, разработка стандартов, внедрение технологий и инфраструктурное строительство. Это позволит превратить значительные рыночные преимущества в индустриальные. 4) Открытое развитие: Китай будет продвигать концепцию сотрудничества на основе открытости, инклюзивности и взаимной выгоды, расширять международное взаимодействие на высоком уровне, сочетая «ввоз» технологий и «вывоз» продукции, укреплять международное сотрудничество, активно участвовать в глобальной конкуренции и формировать новые преимущества в автомобильной промышленности, обеспечивая глубокую интеграцию в мировую цепочку создания стоимости.

### **Целевые показатели на 2025 и 2035 годы**

На 2025 год: Китайский рынок NEV станет значительно более конкурентоспособным; будут достигнуты крупные прорывы в ключевых технологиях, включая тяговые аккумуляторы, двигатели и операционные системы транспортных средств; существенно повысится уровень безопасности. Среднее энергопотребление новых чисто электрических легковых автомобилей снизится до 12,0 кВт·ч/100 км (в настоящее время более 15 кВт·ч/100 км), доля NEV в продажах новых автомобилей достигнет около 20% <sup>5</sup>(сейчас 5%), высокоавтоматизированные транспортные средства будут коммерциализированы в ограниченных областях и сценариях, а услуги по зарядке и замене аккумуляторов станут более удобными и доступными.

На 2035 год: Ключевые технологии NEV в Китае достигнут международного передового уровня, а качество брендов станет высококонкурентным на мировом рынке. Чисто электрические транспортные средства станут преобладающими среди новых продаж,

---

<sup>5</sup> New Energy Vehicle Industry Development Plan (2021–2035)





автотранспорт общественного сектора будет полностью электрифицирован, топливные элементы будут коммерциализованы, высокоавтоматизированные транспортные средства будут широко использоваться, сеть зарядки и замены аккумуляторов станет удобной и эффективной, а строительство водородной топливной системы будет последовательно продвигаться. Это позволит существенно повысить энергосбережение, сократить выбросы и улучшить эффективность общества.

Таблица 3: Цели развития NEV по Плану 2021–2035

Год	Продажи NEV (млн шт.)	Доля от общего объёма продаж (%)
2025	10	25%
2030	15	40%
2035	20+	>50%

Источник: New Energy Vehicle Industry Development Plan (2021–2035)

Китай играет ключевую роль в глобальном переходе на электромобили, поскольку в настоящее время на его долю приходится более 10 миллионов электромобилей в год, что соответствует более чем половине мировых продаж электромобилей, говорится в отчёте ICCT.

«По мере того, как китайские автопроизводители расширяют своё присутствие на мировом рынке, другие ведущие мировые производители сталкиваются с острой необходимостью ускорить переход, иначе они рискуют потерять конкурентные позиции, — заявил Дрю Коджак, президент и генеральный директор ICCT<sup>6</sup> - Для всей мировой автомобильной

<sup>6</sup> ICCT — пресс-релиз «Chinese Automakers Gain Ground in Global EV Race as Other World Leaders Risk Falling Behind» (17 июня 2025)



промышленности речь идёт не только о достижении будущих целей, но и о сохранении конкурентоспособности сегодня на растущем рынке».

### **Государственная промышленная политика и стратегическое планирование**

Промышленная политика – это ориентир для будущей структуры и развития промышленности. Развитие автомобильной промышленности Китая опирается на профессиональный анализ и долгосрочное видение отраслевых экспертов. Отраслевые планы должны разрабатываться с учётом законов промышленного развития и быть конкурентоспособными на международном уровне, что будет способствовать развитию национальной экономики и формированию сильной автомобильной державы. Углублённая реализация 14-го пятилетнего плана Китая началась в 2023 году. Китайское правительство содействует трансформации и модернизации автомобильной промышленности, оптимизирует структуру промышленности, ускоряет технологические прорывы в ключевых областях, уделяя особое внимание повышению качества и эффективности экономического роста, стимулированию темпов роста и жизнеспособности рынка. В рамках национальной стратегии корректировки энергетической структуры и стандартов выбросов, спрос отрасли на энергосберегающую и экологичную автомобильную продукцию значительно возрос. Поэтому «Политика развития автомобильной промышленности» направляет и поощряет разработку энергосберегающих и экологически чистых малолитражных автомобилей и новых транспортных средств на альтернативных видах топлива, таких как спирт, природный газ и гибридные виды топлива. Он также активно продвигает новые технологии, такие как электромобили, автомобильные аккумуляторные батареи, легкие материалы и материалы



для защиты окружающей среды<sup>7</sup>, с общей целью повышения топливной экономичности и снижения загрязнения в автомобильной промышленности. Чтобы поднять уровень независимого развития до международных стандартов, Китай придерживается принципов сочетания внедрения технологий с самостоятельной разработкой, активного международного сотрудничества и разработки передовых и применимых технологий с независимыми правами интеллектуальной собственности. Для стимулирования отечественных предприятий к созданию научно-исследовательских институтов, ускорения разработки технологий кузовов, двигателей и шасси транспортных средств, а также формирования потенциала для разработки передовой продукции и производства ключевых и общих деталей политика предусматривает допустимые вычеты до налогообложения, политику поддержки строительства корпоративных научно-исследовательских центров, а также целенаправленную поддержку развития перспективных предприятий по производству комплектующих.

В связи с непрерывным развитием автомобильной промышленности и меняющимся внешним спросом её структура постоянно меняется. Более того, управление доступом, системы маркетинга и потребление автомобильной продукции должны быть унифицированы и стандартизированы. Конгломерация автомобильных предприятий облегчается такими механизмами, как выход из состава предприятий, занимающихся сборкой автомобилей, слияния и реорганизации совместно с отечественными и международными группами, а также создание крупных корпоративных альянсов. Поэтому предприятиям рекомендуется осуществлять национальное сотрудничество и совместное развитие со смежными отраслями для достижения структурной перестройки

<sup>7</sup> [Automotive Industry Development Policy, 2004](#)



автомобильной промышленности за счёт дополнительных преимуществ и совместного использования ресурсов, снижения эксплуатационных расходов, достижения экономии за счёт масштаба и интенсивного развития.

Для адаптации к потребностям реформ и развития в 2009 году были внесены частичные поправки в «Политику развития автомобильной промышленности», включая изменения в области признания характеристик для готовых автомобилей и систем сборки автомобилей, а также корректировки в отношении признания соответствующих импортных поставок. Для содействия развитию Китая как автомобильной державы в апреле 2017 года Министерство промышленности и информационных технологий (МИИТ) опубликовало<sup>8</sup> «Средне- и долгосрочный план развития автомобильной промышленности». Китайская автомобильная промышленность десятилетиями стабильно развивалась и стала одной из ведущих стран-производителей автомобилей, а также важной мировой производственной базой. По мере того, как новые поколения информационно-коммуникационных технологий, энергетики, материалов и других технологий ускоряют интеграцию с автомобильной промышленностью, промышленная экосистема претерпевает глубокие изменения, а конкурентная среда всесторонне перестраивается. Китай добился значительных успехов в разработке электромобилей, а мощь индустрии информационных технологий, поддерживающей разработку интеллектуальных и подключенных к интернету автомобилей, продолжает расти. Ожидается, что развитие интеллектуальных и подключенных к интернету автомобильных технологий станет критически важным для реализации этой инициативы и опережения конкурентов в отрасли. В будущем ожидается, что китайский автомобильный рынок сохранит устойчивый рост, а дифференцированный и диверсифицированный

<sup>8</sup> Yan, Lingna. China Issues Mid- and Long-Term Plan for the Automobile Industry. King & Spalding, 1 May 2017



потребительский спрос обеспечит значительные возможности для развития китайских автомобильных брендов.

В “Средне- и долгосрочном плане развития автомобильной промышленности” всесторонне анализируется глубокое влияние нового витка технологической революции и промышленных преобразований на автомобильную промышленность и ставится общая цель<sup>9</sup> - “стремиться войти в число мировых автомобильных держав в течение десяти лет непрерывных усилий”. В нем предлагается разработка NEV и интеллектуальных подключенных транспортных средств, ускорение межотраслевой интеграции, создание новой промышленной экосистемы, стимулирование промышленных преобразований и модернизации, а также достижение устойчивого развития. Основной целью является укрепление китайских автомобильных брендов и развитие предпринимательских групп, конкурентоспособных на международном уровне. Чтобы адаптироваться к тенденциям промышленной трансформации, создать новую промышленную экосистему и ускорить внедрение инновационных бизнес-моделей, правительство определило восемь ключевых технологий: обеспечение безопасности и управляемости всей производственной цепочки, всестороннее развитие китайских автомобильных брендов, создание новой промышленной экосистемы, значительное увеличение производительности, международный потенциал в области развития и существенное повышение уровня экологичного развития укрепляют фундамент автомобильной промышленности, укрепляя технологические инновации., повышение добавленной стоимости продукции, содействие промышленным преобразованиям и модернизации, а также развитие Китая как

---

<sup>9</sup> [Thoughts on the Law of Automobile Industry Development. Strategic Study of CAE, 2019, Vol. 21, No. 3, pp. 98–102.](#)



автомобильной державы. “Средне- и долгосрочный план развития автомобильной промышленности” объединил отраслевое мышление, сформировал консенсус в отрасли, определил направление развития автомобильной промышленности на ближайшее десятилетие, прояснил задачи и обеспечил защиту. Эти факторы имеют огромное значение для ускорения трансформации и модернизации автомобильной промышленности Китая, придания нового импульса и развития новой экономики. С развитием технологий и достижением промышленной зрелости границы автомобильной промышленности постепенно расширяются. В эпоху больших данных автомобильная промышленность постепенно интегрируется с интернет-соединением, экологическим проектированием, информационными технологиями и энергетикой, по мере того как структура автомобильной промышленности претерпевает изменения. «План развития отрасли транспортных средств на новых источниках энергии (2021–2035)», опубликованный в 2020 году, стратегической ориентацией был выбран NEV и интеллектуальные подключенные автомобили. Основное внимание уделялось углублению структуры предложения, соблюдению направлений развития электрификации, сетевых технологий и интеллектуальных систем, а также комплексным инновациям, прорывам в основных технологиях и оптимизации среды промышленного развития.

### **Перспективы развития и сценарии конкурентной стратегии до 2030–2035 гг**

В соответствии с текущей ситуацией в автомобильной промышленности Китая и тенденциями развития международной индустрии интеллектуальных подключенных автомобилей, в 2020 году была скорректирована стратегия развития интеллектуальных подключенных





автомобилей и опубликован первый национальный специальный план в области интеллектуальных автомобилей – «Стратегия развития инноваций в области интеллектуальных автомобилей». В ней было предложено шесть основных стратегических задач: 1) создание совместной и открытой инновационной системы в области интеллектуальных транспортных средств; 2) создание междисциплинарной интегрированной экосистемы индустрии интеллектуальных автомобилей; 3) создание передовой и всеобъемлющей системы инфраструктуры интеллектуальных автомобилей; 4) создание системной и всеобъемлющей системы регулирования и стандартизации интеллектуальных автомобилей; 5) создание научной и стандартизированной системы надзора за продукцией интеллектуальных автомобилей; и 6) создание всеобъемлющей и эффективной системы безопасности сетей интеллектуальных автомобилей. Цель заключалась в создании полностью разработанной и усовершенствованной системы интеллектуальных автомобилей, отвечающей китайским стандартам, для постепенной реализации концепции безопасного, эффективного, экологичного и цивилизованного интеллектуального автомобиля, отвечающего растущим материальным потребностям людей и повышающего качество жизни. Эта стратегия стала движущей силой для достижения миллиардного рынка интеллектуальных автомобилей и значительно укрепила уверенность в развитии отрасли.

Таблица 4. Прогнозные сценарии развития китайской автомобильной промышленности (2030–2035)

Сценарий	Характеристика	Доля NEV	Экспорт	Технологическое преимущество
Оптимистичный	Активная гос. поддержка, рост экспорта	45–50%	+30 %	Лидер в EV и ИИ



Сценарий	Характеристика	Доля NEV	Экспорт	Технологическое преимущество
Средний	Стандартный рост, умеренные барьеры	35–40%	+15%	Прочные позиции, но конкуренция усиливается
Пессимистичный	Барьеры со стороны ЕС/США, снижение спроса	30–35%	0–5%	Слабее конкурентов по ИИ и NEV

Источник: NEV Plan, Kim & Tsou (2024)

### Заключение

Проведённый анализ показал, что автомобильная промышленность Китая за относительно короткий исторический период сумела пройти путь от догоняющего развития до формирования устойчивых конкурентных преимуществ на глобальном рынке. Китай является крупнейшим в мире производителем автомобилей и одним из ведущих экспортёров, занимая особенно сильные позиции в сегменте новых энергетических транспортных средств. Страна смогла выстроить полную производственную и инновационную цепочку в сфере NEV — от добычи и переработки сырья до производства аккумуляторов, компонентной базы и готовых транспортных средств, что обеспечило ей высокую устойчивость и гибкость в условиях быстро меняющейся внешней среды. Ключевую роль в формировании конкурентной стратегии автопрома играет государственная промышленная политика. План развития отрасли новых энергетических транспортных средств (2021–2035 гг.), средне- и долгосрочные программы развития автомобильной промышленности, а также стратегия в области интеллектуальных подключённых автомобилей задают долгосрочные ориентиры и создают институциональные условия для технологического обновления. Поддержка НИОКР, стимулирование создания корпоративных научно-исследовательских центров, развитие инфраструктуры зарядки и



цифровой экосистемы формируют основу для дальнейшего укрепления позиций Китая в глобальной автомобильной отрасли.

В то же время остаются значимые вызовы. Сохраняются технологические разрывы в передовых областях — таких как аккумуляторы с ультравысокой плотностью энергии, комплексные системы автономного вождения и специализированные полупроводниковые решения. Наблюдается дефицит высококвалифицированных инженерных и исследовательских кадров, а растущие торговые барьеры и меры защиты со стороны ЕС и США усиливают внешние риски для экспансионистской стратегии китайских производителей. Сценарный анализ показывает, что при сохранении активной государственной поддержки, наращивании инвестиций в человеческий капитал и инновации, а также при успешной адаптации к внешнеторговым ограничениям Китай имеет потенциал закрепить и усилить своё лидерство в области электромобилей и интеллектуальных транспортных систем. В более жёстких условиях глобальной конкуренции развитие отрасли будет зависеть от способности китайских компаний переходить от преимущественно ценовых преимуществ к устойчивым технологическим и брендовым преимуществам.

В целом, автомобильная промышленность Китая уже сегодня является одним из ключевых центров глобальной автомобильной экосистемы, а её стратегические решения и траектория развития в ближайшие 10–15 лет во многом будут определять будущую конфигурацию мировой автомобильной индустрии и баланс сил между традиционными и новыми лидерами рынка.

### **Использованная литература:**

1. The competitiveness analysis of Chinese automobile industry based on Improved Porter Diamond Model // . -



[https://www.researchgate.net/publication/373760406\\_The\\_competitiveness\\_analysis\\_of\\_Chinese\\_automobile\\_industry\\_based\\_on\\_Improved\\_Porter\\_Diamond\\_Mode](https://www.researchgate.net/publication/373760406_The_competitiveness_analysis_of_Chinese_automobile_industry_based_on_Improved_Porter_Diamond_Mode)  
1

2. Analysis of China's Growing Competitiveness in the Automotive Industry: Opportunities for Collaboration // -

[https://www.researchgate.net/publication/393707279\\_Analysis\\_of\\_China%27s\\_Growing\\_Competitiveness\\_in\\_the\\_Automotive\\_Industry\\_Opportunities\\_for\\_Collaboration](https://www.researchgate.net/publication/393707279_Analysis_of_China%27s_Growing_Competitiveness_in_the_Automotive_Industry_Opportunities_for_Collaboration)

3. Global Competitiveness of China's New Energy Vehicle Industry: The Dual Role of Production Factors and Market Demand //

[https://www.researchgate.net/publication/384856034\\_Global\\_Competitiveness\\_of\\_China's\\_New\\_Energy\\_Vehicle\\_Industry\\_The\\_Dual\\_Role\\_of\\_Production\\_Factors\\_and\\_Market\\_Demand](https://www.researchgate.net/publication/384856034_Global_Competitiveness_of_China's_New_Energy_Vehicle_Industry_The_Dual_Role_of_Production_Factors_and_Market_Demand)

4. World Motor Vehicle Production, statistics by country // OICA – International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. –

<https://www.oica.net/production-statistics/>

5. New Energy Vehicle Industry Development Plan (2021–2035). – Beijing: State Council of the People's Republic of China, 2020. – 38 p. –

[https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2021\\_NEV\\_Development\\_Plan\\_2035.pdf](https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2021_NEV_Development_Plan_2035.pdf)

6. Chinese automakers build significant leads in zero-emission vehicle market – research // Reuters. – <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinese-automakers-build-significant-leads-zero-emission-vehicle-market-research-2025-06-17/>

7. Kim D.-H., Tsou C.-t. **A capabilities approach to China's automotive sector**. – Working paper, University of Glasgow, 2024. –

<https://eprints.gla.ac.uk/342031/1/342031.pdf?>



8. Thoughts on the Law of Automobile Industry Development. Strategic Study of CAE, 2019, Vol. 21, No. 3, pp. 98–102. -

<https://www.engineering.org.cn/sscae/EN/10.15302/J-SSCAE-2019.03.019?>

9. [Yan, Lingna. China Issues Mid- and Long-Term Plan for the Automobile Industry. King & Spalding, 1 May 2017](#)

10. Automotive Industry Development Policy, 2004 -  
<https://www.lawinfochina.com/display.aspx?CGid=&EncodingName=big5&id=3556&lib=law&>