

**Меню журнала**[> Архив номеров](#)[> Рубрики](#)[> О журнале](#)[> Авторы](#)[> Требования к статьям](#)[> Порядок рецензирования статей](#)[> Ретракция статей](#)[> Этические принципы](#)[> Правовая информация](#)**Реквизиты журнала**

Публикация за 72 часа -  
теперь это реальность!

При необходимости  
издательство  
предоставляет авторам  
услугу сверхсрочной  
полноценной публикации.  
Уже через 72 часа статья  
появляется в числе  
опубликованных на сайте  
издательства с DOI и  
номерах страниц.

По первому требованию  
предоставляем все  
подтверждающие  
публикацию документы!

[ГЛАВНАЯ > Вернуться к содержанию](#)**Перед вами неопубликованный текст статьи!****Современные тенденции развития автомобильной промышленности Китая на фоне общемировой интернационализации отрасли****Красова Елена Викторовна**

кандидат экономических наук

доцент кафедры экономики и управления, ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»

690014, Россия, Приморский край, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41, каб. 1527

**Krasova Elena Viktorovna**

PhD in Economics

Docent, Department of Economics &amp; Management, Vladivostok State University of Economics and Service

690014, Russia, Primorskii krai, g. Vladivostok, ul. Gogolya, 41, kab. 1527

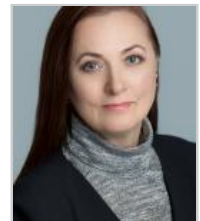
✉ [elena\\_krasova@rambler.ru](mailto:elena_krasova@rambler.ru)[Другие публикации этого автора](#)**Жилина Лилия Николаевна**

советник генерального директора по инвестициям, ООО «ПортСтрой Компания», г. Владивосток

690014, Россия, Приморский край, г. Владивосток, ул. Толстого, 38, оф. 61

**Zhilina Liliya Nikolaevna**

690014, Russia, Primorskii krai, g. Vladivostok, ul. Tolstogo, 38, of. 61

✉ [lily.zhilina@gmail.com](mailto:lily.zhilina@gmail.com)**Хамдамов Шохрук Жалилбой Угли**

администратор, ООО «Зодиак», г. Владивосток

690091, Россия, Приморский край, г. Владивосток, ул. Тигровая, 30

**Khamdamov Shokhruk Zhalilboi Ugly**

690091, Russia, Primorskii krai, g. Vladivostok, ul. Tigrovaya, 30

✉ [shokhrukh.hamdamov@vvsu.ru](mailto:shokhrukh.hamdamov@vvsu.ru)**Аннотация.**

Предметом исследования являются современные тенденции развития автомобилестроения в Китае. Объектом исследования является автомобильная промышленность в Китае, рассматриваемая в контексте общемировой интернационализации автомобильной отрасли. Актуальность изучения вопросов развития китайской автомобильной промышленности обусловлена ее масштабностью и тем воздействием, которое она оказывает как на развитие национальной экономики страны, так и на мировой рынок автомобильной продукции. Основной научно-практической проблемой статьи является неопределенность будущего развития национальных автомобильных отраслей, высокая степень их взаимной зависимости друг от друга. Целью исследования является актуализация общих тенденций развития автомобилестроения в Китае на фоне общемировой интернационализации отрасли. Методологической основой исследования являются современные положения теории устойчивого роста экономики, теории развития отраслевых экономик, а также стратегические ориентиры развития национальной промышленности Китая. Данные положения применяются в статье посредством системного подхода и отраслевого статистического анализа. В статье обоснованы главные факторы развития современной мировой автомобильной промышленности, обозначены тенденции развития автопрома в Китае по сравнению с другими странами, являющимися мировыми отраслевыми лидерами. Также исследованы факторы развития и интернационализации автомобильной промышленности Китая на современном этапе, а именно: проанализирована роль иностранных инвестиций в развитии китайского автопрома, выявлены основные черты экспорта и импорта автомобилей в Китае, рассмотрены тенденции прямого инвестирования китайскими автопроизводителями зарубежного автопрома.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность, автомобильная промышленность Китая, тенденции автомобилестроения, интернационализация автомобилестроения, китайская промышленность, мировой автопром, лидеры автомобилестроения, инвестиции в промышленность, экспорт автомобилей, вывоз китайского капитала

**Дата направления в редакцию:**

28-11-2018

**Дата рецензирования:**

28-11-2018

**Keywords:**

automotive industry, Chinese automotive industry, automotive industry trends, automotive industry internationalization, Chinese industry, global automotive industry, automotive industry leaders, industrial investments, automobile exports, Chinese capital outflow

**Введение**

Мировая автомобильная промышленность, динамика и особенности ее развития привлекают внимание специалистов широкого круга отраслей. Основой интереса к данной отрасли выступают ее масштабность и воздействие, которое она оказывает на другие сферы хозяйствования. Главными факторами развития современной мировой автомобильной промышленности являются:

- рост потребностей населения разных стран в доступных, безопасных и комфортных автомобилях. Данный рост наблюдается даже во времена нестабильности мировой конъюнктуры;
- высокотехнологичность и наукоемкость автомобильной промышленности как производственной отрасли. Внедрение инноваций в автомобилестроении стимулирует к инновационному развитию и другие, смежные, отрасли, поэтому в связи с большим количеством таких отраслей автопром способен дать импульс роста не только промышленному производству, но и экономике страны в целом;
- сохранение достаточно высокой прибыльности автомобилестроения как сферы хозяйствования, несмотря на зрелость отрасли и высокую интенсивность конкурентной борьбы в ней;
- стратегическая значимость отрасли, свидетельствующая о достижении страной-производителем достаточно высокого уровня национальной экономической безопасности [1; 2].

Современные тенденции развития мировой автомобильной отрасли в большей степени определяет текущая трансформация структуры мировой экономики в пользу высокотехнологичных производств. Это выражается в удешевлении и расширении модельных рядов производства и позволяет нацеливать производимый продукт в сторону густонаселенных развивающихся стран с большим спросом на личные транспортные средства, но с достаточно скромным пока уровнем жизни. В результате сохраняется и даже усиливается концентрация производства автомобилей в Тихоокеанской Азии и одновременно несколько ослабляются позиции автопроизводителей Северной Америки и Европы в общем объеме производства и продаж на мировом рынке [3; 4]. На этом фоне особенно ярко отмечаются место и роль Китая как одного из ведущих производителей и потребителей продукции автопрома среди развивающихся стран.

**Степень разработанности научной проблемы**

Научный и практический интерес к проблемам развития автомобильной отрасли Китая огромен в силу ее масштабности и того воздействия, которое она оказывает на развитие как национальной экономики страны, так и мирового рынка автомобильной продукции. Многочисленные работы исследуют текущую ситуацию в мировом и, в частности, китайском автомобилестроении в следующих контекстах.

- 1) *Реструктуризация автомобильной отрасли и смена векторов в расстановке сил на мировой отраслевой арене*. Ученые отмечают усиление вовлечения развивающихся стран в глобальные цепочки стоимости автомобилестроения. С одной стороны, мировой автопром для многих стран превращается во флагман национального машиностроения с высокой долей участия отрасли в ВВП. С другой стороны, в ряде стран рост степени интернационализации и зависимость от мирового спроса закономерно приводят к отрицательной динамике создаваемой отраслью добавленной стоимости [5–7].
- 2) *Формирование новых парадигм промышленного развития развитых и развивающихся стран*. Высокую актуальность здесь сохраняют вопросы смещения технологических акцентов в сторону инновационных технологий, позволяющих производить качественный автомобильный продукт с хорошими потребительскими свойствами и существенной экономией на затратах [8–9].
- 3) *История китайского автопрома и особенности китайского опыта развития отрасли*. Специалисты подробно исследуют факторы стремительного роста автомобильной отрасли Китая, среди которых отмечают в первую очередь государственную поддержку, систему льгот и стимулирование инвестиций [10–11].
- 4) *Влияние мирового рынка и других внешних факторов на развитие китайского автомобилестроения*. Предметом исследования здесь являются аналитические оценки и моделирование взаимосвязей между важнейшими параметрами динамики мирового рынка и развитием автопрома в Китае [12–13].

Такое комплексное рассмотрение развития автомобильной промышленности в Китае, сравнение различных взглядов создали богатую базу для настоящих и дальнейших исследований. В целом, ученые единодушно положительно смотрят на перспективы отрасли. Однако, в их трудах нет единого мнения о приоритетности воздействия тех или иных факторов на текущее состояние отрасли, что формирует вопросы к характеру управления экономическими и технологическими процессами в китайском автомобилестроении с позиций интересов как самого Китая, так и других стран. Все это обуславливает необходимость дальнейшего продолжения работы в этой области.

**1. Тенденции развития автопрома в Китае по сравнению с другими странами – отраслевыми лидерами**

Одной из основных причин интенсивного развития автомобильной промышленности в Китае является быстрый рост спроса многочисленного китайского населения на личные автомобили в связи с интенсивным развитием экономики, постепенным улучшением социальных и культурно-бытовых условий жизни. Спрос на наземные транспортные средства в стране (пассажирские, грузовые и т.д.) увеличивается также со стороны бизнеса и органов государственной власти. Объем выпуска легковых автомобилей в Китае с 1998 по 2016 гг. увеличился более чем в 55 раз – с 0,51 млн. до 28,12 млн. единиц автомобилей. За период с 2000 по 2016 гг. рост выпуска составил 13,6 раза [14]. В таблице 1

представлены данные о мировом производстве автомобилей (легковых и коммерческих) с 2000 по 2016 гг. с выделением доли Китая и других ведущих стран-производителей.

Таблица 1 — Мировое производство автомобилей (легковых и коммерческих), млн. ед.

Страны	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Всего в мире	58,37	66,72	77,58	79,88	84,24	87,51	89,75	90,78	94,98
Китай	2,07	5,72	18,26	18,42	19,27	22,12	23,72	24,6	28,12
США	12,8	11,95	7,74	8,66	10,34	11,07	11,66	12,1	12,2
Япония	10,14	10,8	9,63	8,4	9,94	9,63	9,77	9,28	9,2
Германия	5,53	5,76	5,91	6,15	5,65	5,72	5,91	6,03	6,06
Республика Корея	3,11	3,7	4,27	4,66	4,56	4,52	4,52	4,56	4,22
Место Китая в мире	8	4	1	1	1	1	1	1	1

Составлено на основе: [14–16].

Начиная с 2010 г., Китай вышел на беспорные лидирующие позиции по производству автомобилей, в 2,3 раза превысив производство в США, в 3,1 раза — производство в Японии, в 4,7 раза — в Германии, в 6,7 раза — в Республике Корея.

На рисунке 1 наглядно представлена динамика доли Китая в мировом производстве автомобилей [14].

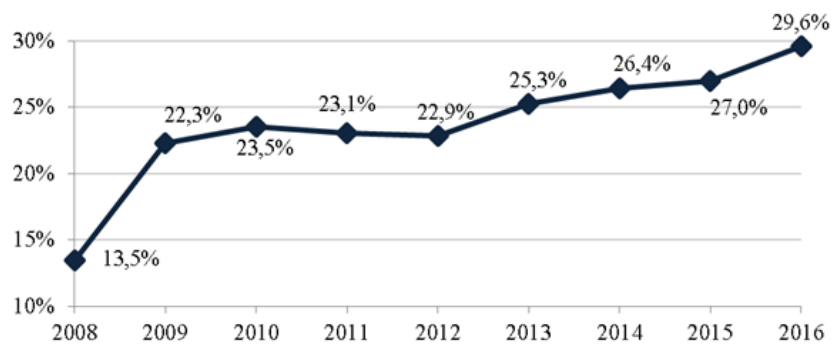


Рисунок 1 — Динамика доли Китая в мировом производстве автомобилей за 2008-2016 гг.

Обращает на себя внимание резкий рост производства в кризисные 2008-2009 гг.: в то время как другие страны сворачивали выпуск большинства видов автомобильной продукции, Китай наращивал свои объемы, что позволило ему в определенной степени компенсировать общемировое снижение. В таблице 2 представлены темпы роста мирового производства автомобилей и производства в ведущих странах.

Таблица 2 — Темпы прироста выпуска автомобилей в ведущих странах-производителях, 2000-2016 гг., %

Страны	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Мир	3,8	4,2	25,6	3,2	5,5	3,9	2,6	1,1	4,5
Китай	13,1	9,2	32,4	0,8	4,6	14,8	7,3	3,3	14,5
США	24,9	6,6	21,4	11,9	19,3	7,1	5,4	3,8	0,8
Япония	-8,1	-3,2	35,6	-12,8	18,4	-3,1	1,5	-5,1	-0,8
Германия	2,2	-8,6	13,4	4,1	-8,1	1,2	3,3	2,1	0,5
Республика Корея	24,5	-0,9	21,6	9	-2	-0,9	0,1	0,7	-7,2

Составлено на основе: [14–16].

Как видно из таблицы 2, темпы прироста производства автомобилей в мире очень неравномерные. В кризисных 2008-2009 гг. падение производства зафиксировано во многих странах, при этом, самый глубокий спад был отмечен в США и Японии. В это же время в Китае зарегистрирован рекордный рост в 48,4%. После 2009 г. в автопроме Китая начался спад, вплоть до минимального значения в 2011 г. — 0,8%. И наконец, 2016 г. стал годом восстановления темпов роста

до 14,5%. Несмотря на неровную динамику выпуска и отсутствие четкой тенденции, китайская автомобильная промышленность показывает заведомо более высокие темпы роста по сравнению с миром в целом.

Необходимо особо выделить стремительный рост сбыта продукции автопрома в странах БРИКС, рынки которых по итогам 2016 г. поглотили в целом 35,7 млн. автомобилей, что эквивалентно 38% мирового объема реализации. Естественно, что лидером в этой группе выступает Китай, где в прошлом году было продано более 28,5 млн. автомобилей (таблица 3).

Таблица 3 — Продажи автомобилей в странах БРИКС, 2012–2016 гг., млн. ед.

Страны	2012	2013	2014	2015	2016
Китай	19 306	21 984	23 499	24 662	28 028
Индия	3 596	3 241	3 177	3 425	3 669
Бразилия	3 802	3 767	3 498	2 569	2 050
Россия	3 142	2 999	2 592	1 441	1 404
Южная Африка	624	651	645	618	547
БРИКС всего	30 469	32 642	33 411	32 714	35 700
Доля БРИКС в мировых продажах	37,10%	38,13%	37,82%	36,48%	38,04%

Составлено на основе: [14–16].

Такой значительный рост автопрома в Китае стал возможен благодаря емкому и быстрорастущему внутреннему рынку и дешевым ресурсам, которые привлекли в страну крупнейшие автомобильные ТНК [17; 18]. При этом, следует отметить разумную промышленную политику Китая, направленную на стимулирование транснациональных компаний в рамках мер административного и экономического регулирования, и не просто к осуществлению на территории страны производственной деятельности, а к углублению ее интеграции в национальный хозяйственный механизм за счет повышения уровня локализации, расширения кооперации с местными фирмами, создания совместных предприятий.

Следует отметить, что стабильный рост отрасли стал возможен во второй половине 1990-х гг. после принятия десятилетней Программы развития автомобильной промышленности, которая была нацелена на либерализацию в отрасли. После этого уже в 2003 г. КНР вышел на четвертое место в мире по производству автомобилей, выпустив 4,44 млн. единиц автотранспорта, а в 2006 г. с общим объемом выпуска в 5,5 млн. автомобилей опередил Германию [15].

В настоящее время в Китае существует более 120 предприятий, выпускающих автомобили, в том числе десять крупных, а оставшиеся мелкие производители выпускают до 10 тыс. машин в год, сильно конкурируя между собой. Можно обозначить следующие хорошо известные автомобильные корпорации:

- Beijing Automotive Industry Co – одна из старейших автокомпаний страны, основанная в 1958 г. Посредством сотрудничества с известными мировыми автомобильными концернами, она выпускает марки Mercedes-Benz и Hyundai, а также силовые агрегаты к ним;

- Chery Automobile Co – один из крупнейших мультибрендовых китайских экспортеров автомобилей, основанный в 1998 г. На сегодняшний день производственные мощности компании составляют более 900 тыс. автомобилей в год. Компания сотрудничает с мировыми автопроизводителями, такими, как Fiat и Chrysler;

- BYD Auto – также один из молодых, крупных и динамично развивающихся в Китае производителей автомобилей, в том числе электрокаров и гибридных моделей. Модель компании BYD F3 активно продается как на внутреннем рынке страны, так и за рубежом. Для дальнейшего развития компания создала совместные предприятия с концернами Daimler и Volkswagen;

- Geely – частная автомобильная компания, знаменитая тем, что в 2010 г. купила шведского автопроизводителя Volvo вместе с лучшими в мире технологиями в области безопасности автомобилей. Наряду с собственными брендами компания планирует развивать бренд Volvo и выпускать до 300 тыс. этих машин ежегодно.

Примерно треть производимых в Китае автомобилей составляют машины коммерческого назначения – строительная, дорожная, специальная техника, пассажирские автобусы и другие транспортные средства, пользующиеся спросом у малого и среднего бизнеса. Коммерческий автотранспорт, доступный по цене, активно используется как на внутреннем рынке Китая, так и поставляется на экспорт.

Созданию и продвижению на внутренние и мировые рынки китайских марок, особенно таких как Great Wall, Chery, BYD, Lifan, Hafei, JinBei, способствовало активное технологическое сотрудничество с лидерами мирового автомобилестроения и производству в КНР автомобилей иностранных брендов. Однако, это же явилось основой для возникновения такого явления, как технологический плагиат со стороны Китая. Многие конструкторские и дизайнерские решения заимствовались Китаем как легально, на лицензионной основе, так и без ведома собственников. Нелегальное заимствование – одна из характерных негативных черт автомобильной промышленности КНР конца 1990-х – 2000-х гг. Основными формами решения конфликтов на этой почве стали длительные судебные тяжбы между китайскими компаниями и европейскими производителями: в частности, с концерном BMW по поводу внедорожника Shuanghuan CEO, имеющего общие черты в конструкции с моделью BMW X5, а также по поводу китайской модели сверхкомпактного автомобиля Noble, схожей с немецкой моделью SmartForTwo. От технологического плагиата неоднократно страдали немецкие компании BMW, Daimler и итальянский FIAT.

Ближе к 2010 г. большинство китайских автопроизводителей прекратили практику явного нелегального технологического заимствования и переключились на создание собственных автомобильных конструкций и дизайнерских решений. Несмотря на то, что специалисты оценивают современное состояние защиты интеллектуальной

собственности иностранных компаний в Китае как неудовлетворительное [19], развитию собственных автомобильных марок во многом способствовало создание государством самых благоприятных условий для инновационного развития в автомобильной отрасли.

В результате в 2010-х гг. Китай сумел органично встроить свою автомобильную отрасль в современную систему глобального автомобильного производства и сбыта, в полной мере получив преимущества от этого в виде доступа к технологиям, ресурсам, управленческому и другому опыту мировых лидеров автомобилестроения. В результате, была не только удовлетворена потребность граждан в современном легковом автомобиле как продукте, но и заложен важнейший блок в фундаменте национальной экономики — автомобильная отрасль, выступающая мощным генератором экономического роста [20; 21].

На схожий путь встали Бразилия, Индия, другие развивающиеся страны, значительно расширив свое присутствие в системе глобальной автомобильной отрасли, причем как пассивное — в качестве потребителей, так и активное — в роли производителей и участников интернационального хозяйственного механизма.

Растущая дифференциация спроса и усиление интенсивности конкуренции в отрасли ставит перед автопроизводителями Китая трудные задачи «сочетать несочетаемое»: расширять географию сбыта, но учитывать региональную специфику, производить в большом объеме, но с высокой степенью индивидуализации, улучшать технические характеристики, но снижать цену в рамках консолидации бизнеса. Размер компании не гарантирует ей превосходства над конкурентами, хотя в автомобильной отрасли и имеет немаловажное значение: новые условия глобальной экономики требуют новых решений, прежде всего, в области повышения эффективности и конкурентоспособности производства. Такими решениями стали использование единых платформ и создание «глобальных» моделей, а также модульная сборка и развитие гибких производств, в чем преуспели японские и европейские компании, и во многом благодаря этому потеснили в свое время с рынка американские. Эти же путем следуют в настоящее время и автопроизводители Китая [22].

## **2. Факторы развития и интернационализации автомобильной промышленности Китая на современном этапе**

Макроэкономический анализ показывает, что успехи китайского автопрома связаны с умелым проведением государственной политики, благодаря которой даже в период всеобщего кризиса (2008-2009 гг.) автомобильная промышленность сохранила высокие темпы роста. Китайский автопром опирается на правительственную поддержку инвестирования в инновационные идеи и разработку новой техники (создание автомобилей на альтернативных источниках энергии, электромобилей, развитие сервисной сети, увеличение субсидий на обновление бракованных старых автомобилей, повышение качества запасных частей и др.). Китайское правительство постоянно увеличивает вложения в образование, науку, новые идеи и разработки в автомобильной промышленности, инвестирует значительные средства в исследования и разработки новых энергетических ресурсов, принимает программы создания автомобилей на альтернативных источниках энергии. Одна из таких программ направлена на исследования по созданию электромобилей и замену автомашин, работающих на традиционном топливе, на высокотехнологичные автомобили, разработку системных технологий, ключевым элементом которых является интеграция автокомпонентов и производство запасных частей [17; 23]. Специалисты констатируют, что китайское автомобилестроение полностью сформировалось, создана и отлажена основа автомобилестроения, включающая производство легковых автомобилей, грузовиков, пассажирских автобусов, автомобилей специального назначения, запчастей и комплектующих [24].

Ключевой характеристикой автомобильной отрасли Китая выступает тесная взаимосвязь ее производственной и сбытовой составляющих, что обусловлено, прежде всего, спецификой каналов распределения отрасли, а именно: их минимальной длиной при достаточно большой ширине. Все крупные автопроизводители напрямую контролируют сбыт своей продукции конечному потребителю через разветвленную сеть дилерских центров — либо прямо входящих во внутрикорпоративную структуру, либо связанных весьма жесткими дилерскими соглашениями с головной компанией или ее региональным представительством. В результате, автомобильная отрасль фактически не подвержена влиянию посреднических структур, что, с одной стороны, позволяет непосредственно регулировать ценообразование и, соответственно, прямо управлять сбытом, с другой стороны, приводит к жесткой, без посреднического буфера, обратной связи с рынком, где фактически «продавец равно производитель». Учитывая данное обстоятельство, развитие внутреннего рынка выступает важнейшим фактором развития автомобильного производства в стране.

### **2.1 Роль иностранных инвестиций как фактора развития и интернационализации автомобильной промышленности Китая**

К важнейшим факторам интернационализации автопрома Китая следует отнести расширение и углубление внешнего рынка, а именно: ввоз и вывоз прямых инвестиций, импорт технологий и экспорт-импорт готовой продукции. Как известно, к 2003 г. почти все ведущие мировые автомобильные производители открыли совместные предприятия в Китае на условиях, определяемых китайским правительством. Мотивация западных фирм в финансировании китайских предприятий основана в большей степени на значительном потенциале внутрисканового автомобильного рынка в долгосрочной перспективе, а не на преодолении тарифных барьеров или наличии относительно дешевой рабочей силы, как это принято думать. Именно объем рынка сам по себе явился достаточным стимулом, чтобы добиваться проникновения на китайский рынок [25]. В таблице 4 представлены данные, отражающие долю иностранных инвестиций в основной капитал автомобильной промышленности Китая и годовой прирост инвестиций в основной капитал из-за рубежа.

Таблица 4 — Доля и прирост внешних источников инвестиций в основной капитал автопрома Китая в 2008-2016 гг., %

Показатель	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Доля внутренних источников инвестиций	78,0	85,5	85,8	82,2	82	84,5	84,6	85,0
Доля внешних источников инвестиций	22,0	14,5	14,2	17,8	18,0	15,5	15,4	15,0
Годовой прирост инвестиций в основной капитал из-за рубежа	8,30	5,8	24,6	21,1	17,1	-6,7	13,1	16,8

Составлено на основе: [14].

Таким образом, внешние источники финансирования капиталовложений в китайский автопром составляют незначительную часть общих капиталовложений в отрасль. При этом, в 2008 г. эта доля составляла 22%, а к 2016 г. заметно снизилась — до 15%. Наибольший рост инвестиций из-за рубежа в 24,6% пришелся на 2011 г., затем последовало снижение вплоть до отрицательных значений (-6,7%) в 2014 г., а в 2015 году снова зафиксирован рост на уровне 13,1%. Такая неравномерная динамика поступлений средств из-за рубежа объясняется решениями конкретных инвесторов либо в связи с появлением необходимости докапитализировать уже существующие активы, либо с возникновением дополнительных возможностей инвестирования в новые проекты.

Несмотря на незначительные масштабы, привлечение иностранных инвестиций, а также импорт зарубежных инновационных технологий от международных автомобильных концернов позволили КНР существенно улучшить качество продукции автопрома, нарастить объемы производства и перейти на первую позицию в мировом автомобилестроении. Такие крупные корпорации, как BMW, Daimler, Ford, General Motors, Honda, Peugeot Citroen, создали в КНР ряд совместных предприятий, а их совокупные инвестиции в автомобильную промышленность страны уже к 2004 г. превысили 20 млрд. долл. В настоящее время в Китае насчитывается свыше 25 предприятий с участием крупнейших транснациональных корпораций, выпускающих готовые автомобили, и значительно больше предприятий, выпускающих оборудование и комплектующие для сборки автомобилей [18; 26].

В начале 2011 г. в Китае было объявлено о завершении семилетнего периода привлечения ведущих иностранных автопроизводителей к созданию национального автопрома. До 2013 г. строительство новых заводов с участием крупных иностранных концернов продолжало развиваться только на основе разрешений правительства, полученных ранее. Однако, с июня 2013 г. произошел поворот в государственной стратегии в отношении финансирования промышленности из-за рубежа, что было связано с заботой правительства о поддержке экономического роста в наименее развитых западных и центральных районах страны. Автопром снова включен в список отраслей, где поощряются иностранные капиталовложения. Национальная комиссия по развитию и реформам объявила, что иностранные инвестиции в автомобильный сектор получают режим наибольшего благоприятствования [27].

Таким образом, отличие вновь объявленной политики привлечения иностранных инвестиций в китайский автопром отличается своей региональной направленностью. Новый курс на привлечение иностранных автоконцернов стал частью программы по стимулированию создания проектов с высокой потребностью в рабочей силе в центральных и западных регионах Китая. Как считают специалисты, новый курс является реакцией правительства на сложившуюся тенденцию замедления притока прямых иностранных инвестиций в страну.

## 2.2 Экспорт и импорт автомобилей в Китае в контексте отраслевого развития

Активное участие Китая в мировой торговле дает основание рассматривать внешнюю торговлю как один из важнейших факторов в развитии автопрома КНР. В 1990-х гг. в стране сложилась экспортоориентированная модель развития, которая за счет роста валютной выручки предполагает повышение технического уровня экономики и наукоемкости промышленного производства. Этому в немалой степени способствовал перенос компаниями развитых стран своих трудоемких и загрязняющих окружающую среду производства в Китай. Однако, впоследствии это позволило сформировать базу для существенного рывка китайской индустрии вперед за счет заимствованных технологий и огромного спроса со стороны западных стран на качественную и доступную промышленную продукцию. Все значимые экономические достижения Китая в области автопрома были сделаны в ходе реформ, предполагающих либерализацию внешней торговли и удовлетворение мирового спроса на транспортные средства при сохранении регулирующей роли государства, охраняющего свои экономические интересы.

Основными направлениями экспортоориентированной политики Китая, реализуемой в рамках автомобильного производства и способствовавшей развитию как данной отрасли, так и национальной экономики в целом, явились следующие:

- 1) интенсивное развитие производства различного вида транспортных средств – легковых и коммерческих, конкурентоспособность которого определялась за счет низких трудовых и энергетических затрат;
- 2) активное привлечение инвестиций и заимствование технологий, подкрепленное развитием собственных инновационных разработок в области солнечных батарей, электрических моторов, искусственных материалов и т.д.;
- 3) совершенствование организационно-управленческих основ функционирования автомобильной отрасли, развитие международных договорных отношений, производственных и торговых связей между странами;
- 4) использование системы льгот в налогообложении и преференций для иностранных инвесторов, а также формирование благоприятных условий для инвестирования и распоряжением прибылью.

Вместе с тем, в 2000-е гг. автомобильная промышленность Китая пошла по пути замещения зарубежных производителей собственными автомобильными заводами, 100% капитала которых принадлежит государству либо частным компаниям. В настоящее время из более, чем 120 производителей продукции автомобилестроения лишь одна четверть приходится на предприятия с участием иностранного капитала. Тем не менее, иностранные инвесторы не снижают своей активности в Китае, поскольку их привлекает в КНР высокая норма прибыли на уровне 30%.

Согласно статистическим данным Министерства промышленности и информационных технологий КНР, в 2016 г. Китай экспортировал 708 тысяч готовых автомобилей (-2,8% к 2015 г.) на сумму 12,4 млрд. долл., а импортировал 958 тысяч автомобилей из-за рубежа на сумму 45 млрд. долл. США (- 3,3% к 2015 г.) (таблица 5).

Таблица 5 — Экспорт и импорт автомобилей в Китае в 2012-2016 гг.

Годы	Экспорт		Импорт	
	Тыс. ед.	Изменение, %	Тыс. ед.	Изменение, %
2012	1057	-1,20%	1054	0,90%
2013	977,3	-7,5%	1073,4	1,8%

2014	910,4	-6,8%	1295,5	20,7%
2015	728,2	-20,0%	991,2	-23,5%
2016	708,0	-2,8%	958	-3,3%

Составлено на основе: [28].

Как видно из таблицы 5, в 2010-х гг. наблюдается снижение абсолютных показателей экспорта и импорта автомобилей, при этом, самые высокие темпы сокращения экспорта и импорта были в 2015 г.: 20% по экспорту и 23,5% по импорту. Высокий уровень цен и контроль со стороны государства за импортом позволил Китаю, даже несмотря на рост импорта автомобилей до 2015 г., контролировать его долю на внутреннем рынке, которая последовательно сокращается. Так, доля импорта в продажах на рынке автомобилей в КНР в 2012 г. составила лишь 5,46%, а в 2016 г. — уже 3,42%. Доля экспорта по сравнению с объемом производства в Китае также снижается — с 5,5 % в 2012 г. до 2,5% в 2016 г. (таблица 6).

Таблица 6 — Соотношение экспорта, импорта, производства и продаж автомобилей в Китае, 2012-2016 гг.

Годы	Экспорт, тыс. ед.	Производ-ство, тыс. ед.	Доля экспорта в производстве	Импорт, тыс. ед.	Продажи, тыс. ед.	Доля импорта в продажах
2012	1 057,0	19270	5,5%	1054	19306	5,5%
2013	977,3	22120	4,4%	1073,4	21984	4,9%
2014	910,4	23720	3,8%	1295,5	23499	5,5%
2015	728,2	24600	3,0%	991,2	24662	4,0%
2016	708,0	28120	2,5%	958,0	28028	3,4%

Составлено на основе: [14].

Таблица 6 показывает, что наряду с сокращением абсолютных показателей экспорта и импорта уменьшаются доля экспорта в общем объеме производства автомобилей в стране и доля импорта в общей отраслевой выручке. Это свидетельствует об очевидной ориентации китайского автопрома на внутренний рынок, что в сочетании с показателями роста продаж автомобилей говорит об увеличении платежеспособности китайского населения и росте автомобилизации страны за последние годы.

Несмотря на снижение показателей экспорта, можно сказать, что внешний рынок сегодня наполнен китайскими автомобилями. Автоэкспорт из Китая более чем на 50% осуществляется в развивающиеся страны, в том числе и в Россию. В число ведущих импортеров китайских автомобилей входят Иран, занимающий 19,3% китайского экспорта, Индия с аналогичным показателем 9,5%, Вьетнам (6,8%), США (6,6%), Египет (5,5%), Чили (5,0%), Россия (3,5%), Колумбия (3,4%), Перу (3,1%), Бангладеш (2,5%) и многие другие страны с меньшими удельными весами. В то же время Китай активно импортирует автомобили известных в мире марок из Германии, продукция которой занимает 20,8% китайского отраслевого импорта, Японии с аналогичным показателем 19,6%, США (18,7%), Великобритании (10,1%), Республики Корея (7,5%), Мексики (5,6%), Бельгии (4,2%), Словакии (3,8%), Канады (1,8%) и других стран [14–16].

Следует отметить, что наряду с развивающимися странами все более активно расширяется экспорт китайских автомобилей в развитые страны, особенно в Северную Америку (США и Канаду), которые заинтересованы в насыщении слабых сегментов своих внутренних рынков дешевыми доступными автомобилями. Развивающиеся страны предъявляют спрос как на легковые (персональные), так и на грузовые (коммерческие) автомобили. Развитые страны больше заинтересованы в ввозе легковых автомобилей для индивидуального пользования. По наблюдениям экспертов китайские автомобили охотно покупают мигранты в США, Канаде, европейских странах. Общий физический объем экспорта продукции китайского автопрома (выраженный в единицах средств автотранспорта) на 33% состоит из коммерческих (грузовых) автомобилей и, соответственно, на 67% — из легковых автомобилей [29: 18]. По сравнению с 2009 г. доля легковых автомобилей в экспорте снизилась с 60% до 33%, что говорит как о снижении спроса на коммерческие автомобили, так и о повышении степени доверия к китайским персональным автосредствам со стороны населения многих стран.

### **2.3 Зарубежные прямые инвестиции китайских автопроизводителей в контексте интернационализации отрасли**

Важным стратегическим направлением развития китайского автопрома является зарубежное прямое инвестирование китайских компаний в профильные активы за рубежом. Как правило, это проявляется в организации сборочных производств крупных китайских концернов или строительстве заводов, производящих автомобили по лицензии китайских компаний. Для принимающих инвестиции стран такая форма внутриотраслевого сотрудничества хороша тем, что позволяет привлечь дополнительное финансирование в наиболее слабые для отрасли места и обмениваться с партнерами новыми технологиями и конструкторскими решениями. Для китайских компаний это не только импорт технологий, но и формирование рынков сбыта своей продукции, расширение сферы влияния своих торговых марок и товарных знаков. Однако, как отмечают специалисты, количество совместных предприятий с китайскими инвестициями в настоящее время сильно не увеличивается, так как при выпуске автомобилей на территории других стран утрачивается их ценовое преимущество, достигаемое низкой себестоимостью, возможной только при производстве в Китае. Поэтому строительство сборочных заводов за рубежом обосновывается экономически за счет, например, меньших затрат на поставку комплектующих по сравнению с расходами на поставку облагаемой высокими пошлинами готовой продукции на внутренний рынок другой страны.

Первый завод по производству автомобилей под китайским брендом построен в 2003 г. в Иране, компанией Chery, которой впоследствии были запущены производства в Индонезии. В 2011 г. началось производство автомобилей Lifan на Нахичеванском автомобильном заводе (Азербайджан) [30]. Также Китай участвует в различных международных сделках по слияниям и поглощениям, а также в стратегических альянсах. В этой связи можно отметить следующие примеры международных сделок:

- стратегические альянсы и совместные предприятия на территории Китая: SAIC и Volkswagen, SAIC и General Motors, General Motors и Suzuki, Hyundai и Beijing Automotive Industry Holding;

- поглощения: Nanjing Automobile Corporation приобрела MG Rover за 53 млн. фунтов стерлингов (2005 г.); SAIC Motor приобрела 50 % акций Nanjing Auto у итальянской компании Fiat (2007 г.); Zhejiang Geely приобрела Volvo Car Corporation (2010 г.); Dongfeng приобрела 14% французской группы PSA Peugeot-Citroen (2014 г.).

Китайскими компаниями созданы совместные центры исследований и разработок:

- три в США: два в Калифорнии, включая один в Силиконовой долине, другой – в г. Сан Хосе, третий — в г. Детройт;

- два в Великобритании: Бирмингеме и в Лондоне;

- в Бразилии в Сан Паоло;

- в Швеции в Гётеборге;

- в Италии в Турине;

- в Японии в Токио.

Очевидные мотивы международных сделок китайских компаний с зарубежными автопроизводителями — это доступ к новым инновационным технологиям в сфере машиностроения и смежных с ним отраслей.

Интересна статистика китайских прямых инвестиций в США за период 2000-2017 гг. Объем прямых инвестиций из Китая в активы автомобильной промышленности на территории США за указанный составил 4 148 млрд. долл., или 3,47% в общей структуре прямых инвестиций в США из Китая. Китайские инвестиции в автопром в США географически были размещены более чем в 20 штатах. Больше всего китайских инвестиций в автопром поступило в следующие штаты: Мичиган — 3048 млн. долл., Калифорния — 347 млн. долл., Миссури — 151 млн. долл., Массачусетс — 131 млн. долл., Иллинойс — 95 млн. долл.. В частности, в Мичигане в г. Энн-Арбор китайская компания Wanxiang Group купила обанкротившегося производителя литиево-ионных батарей для электромобилей A123 за 256,5 млн. долл., а в Детройте, столице американского автомобилестроения, открыли офисы около сотни китайских компаний, связанных с автомобилестроением [31]. При этом, китайские компании активно перенимают американский управленческий опыт, используют технологический и инновационный потенциалы. Структурный анализ прямых инвестиций Китая в США представлен в таблице 7.

Таблица 7 — Структура прямых инвестиций Китая в США за 2000-2017 гг.

Инвестиции по типу проектов			Инвестиции по типу собственника		
Тип инвестиций	Число сделок	Стоимость, млн. долл.	Тип собственника	Число сделок	Стоимость, млн. долл.
Новые проекты	828	9609	Государственные компании	355	31876
Поглощения	609	109773	Частные компании	1080	87496

Составлено на основе: [31].

Как видно из таблицы 7, большее число сделок (57%) — это инвестиции в новые проекты, но их суммарная стоимость составляет лишь 8%, остальные сделки, на которые приходится 92% стоимости — это покупки существующих активов. По типу собственника преобладают инвестиции частных компаний — 75% от числа сделок и 73% по стоимости. На долю государственных компаний соответственно приходится 25% от общего числа сделок и 27% от общей стоимости инвестиций.

#### Выводы и перспективы дальнейших исследований

На основе проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

1. Современные тенденции развития мировой автомобильной отрасли определяет текущая трансформация структуры мировой экономики в пользу высокотехнологичных производств, таких как автомобилестроение. Страновая структура мирового автопрома отражает усиливающуюся концентрацию производства автомобилей в Тихоокеанской Азии. Особенно ярко отмечается роль Китая как одного из ведущих производителей и потребителей продукции автопрома среди развивающихся стран.
2. В начале XXI в. за Китаем закрепилось название «мировой фабрики» промышленных изделий. Не стала исключением и автомобильная промышленность: начиная с 2010 г., Китай вышел на лидирующие позиции по производству автомобилей, в 2,3 раза превысив производство в США, в 3,1 раза — производство в Японии, в 4,7 раза — в Германии, в 6,7 раза — в Республике Корея. В качестве причины явного доминирования Китая по темпам роста автомобильной промышленности можно обозначить комплекс факторов, формирующих в целом разумную промышленную политику, которая направлена на стимулирование инвестиций транснациональных компаний в рамках мер административного и экономического регулирования, углублению их интеграции в национальный хозяйственный механизм страны.
3. К важнейшим факторам интернационализации автопрома Китая следует отнести расширение и углубление внешнего рынка, а именно: ввоз и вывоз прямых инвестиций, импорт технологий и продукции и экспорт готовой продукции. Интернационализация проложила китайским автомобилям дорогу в другие страны. Каждый из указанных факторов



играет важную роль в текущем и перспективном развитии автомобильной промышленности как флагмана мирового машиностроения.

На основе проведенного исследования также можно сделать вывод о формировании трех основных тенденций развития автомобильной промышленности Китая в ближайшем будущем. Во-первых, Китай модернизирует свою промышленную базу и ребалансирует свою экономику от экспорта в сторону внутреннего потребления и услуг. Во-вторых, автомобильная промышленность Китая, ориентированная на собственные капиталовложения, быстро развивается, что оказывает влияние на структуру отрасли, динамику конкуренции и требования к организационным изменениям. В-третьих, новые автомобильные технологии и бизнес-модели создают как вызовы, так и возможности. Правительство Китая рассматривает электрификацию автомобилей и «интеллектуальную» автономию в качестве возможности новых прорывов автомобильных компаний.

### Библиография

1. Krasova E.V. Characteristics of global automotive industry as a sector with high levels of production internationalization. *Amazonia Investiga*. 2018. Vol.7, № 16. Pp. 84-93.
2. Курилов К.Ю. Оценка итогов развития мировой автопромышленности на основе группировки стран производителей автомобилей // *Карельский научный журнал*. 2018. Т. 7. № 1 (22). С. 133-136.
3. Дэн Ч. Роль автомобильной промышленности в процессе экспонентного развития экономики КНР // *Грузовик*. 2016. № 3. С. 34-38.
4. Подхалузина В.А. Анализ состояния автопрома в развивающихся странах // *Экономика и социум*. 2014. № 1-2 (10). С. 551-557.
5. Белов В.Б. Новая парадигма промышленного развития Германии – стратегия «Индустрия 4.0» // *Современная Европа*. 2016. № 5 (71). С. 11-22.
6. Старкова Н.О., Кандалов Н.В. Теоретические аспекты и основные тенденции современного автомобильного рынка // *Сибирский экономический вестник*. 2016. № 3. С. 77-89.
7. Курилова А.А., Искосков М.О., Руденко А.А., Курилов К.Ю. Анализ развития мировой автопромышленности // *Вестник Поволжского государственного университета сервиса*. Серия: Экономика. 2015. № 3 (41). С. 87-92.
8. Фролова М.В., Иващенко А.В., Ситников П.В., Путкин В.В. Управление знаниями в электронном университете автомобильного кластера // *Интеллект. Инновации. Инвестиции*. 2015. № 4. С. 126-130.
9. Taraniuk L.M., Taraniuk K.V., Shimko V.Yu., Marchenko T.V. Organizational and economic aspects of benchmarking innovative products at the automobile industry enterprises // *Маркетинг и менеджмент инноваций*. 2016. № 2. С. 108-116.
10. Yijie Liu, Yi Liu, Jining Chen. The impact of the Chinese automotive industry: scenarios based on the national environmental goals. *Journal of Cleaner Production*, Volume 96, 1 June 2015. Pp. 102-109.
11. Yang D.X., Qiu L.S., Yan J.J., Chen Z.Y., Jiang M. The government regulation and market behavior of the new energy automotive industry. *Journal of Cleaner Production*, Volume 210, 10 February 2019. Pp. 1281-1288.
12. Bartnik R., Wilhelm M., Fujimoto T. Introduction to innovation in the East Asian automotive industry: Exploring the interplay between product architectures, firm strategies, and national innovation systems. *Technovation*, Volumes 70-71, February-March 2018. Pp. 1-6.
13. Wang J., Lee H.H., Kim K.T., Park D.H. Firm and Product Heterogeneity in China's Automotive Exports. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 31, Issue 4, December 2015. Pp. 449-457.
14. China Statistic Yearbook [Electronic resource] // National Bureau of Statistics of China Site. – URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexeh.htm>.
15. Аналитика автомобильной промышленности [Электронный ресурс] // Сайт информационно-аналитического агентства Автостат. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/analytics/>.
16. Статистика-2017: Китай обновил рекорд продаж автомобилей [Электронный ресурс] // Сайт информационно-аналитического агентства Авторевю. – Режим доступа: <https://autoreview.ru/news/statistika-2017-kitay-obnovil-rekord-prodazh-avtomobiley>.
17. Ян Я. Становление автомобильной промышленности Китая // *Транспортное дело России*. 2014. № 2. С. 69-71.
18. Александров И.А. Динамика и структура развития автомобильной промышленности КНР на современном этапе // *Вестник университета (Государственный университет управления)*. 2014. № 6. С. 9-12.
19. Просеков С.А. Проблема защиты прав интеллектуальной собственности в современном Китае // *Экономика. Бизнес. Банки*. 2017. № S8. С. 77-84.
20. Волгина Н.А., Возмилова С.С. Особенности глобальных цепочек стоимости в автомобильной промышленности // *Вестник Российского университета дружбы народов*. Серия: Экономика. 2015. № 2. С. 36-48.
21. Мухаметшина А.М., Швабская А.Л., Антамошкина Е.А. Эволюция автомобильной промышленности в Китае // *Актуальные проблемы авиации и космонавтики*. 2015. Т. 2. № 11. С. 386-387.
22. Жилина Л., Красова Е. Тенденции и проблемы развития российско-китайской приграничной торговли // *Проблемы теории и практики управления*. 2017. № 3. С. 53-63.
23. Пэнфэй Л., Красова Е.В. Современные тенденции развития китайской системы образования // *Территория новых возможностей*. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2012. № 1 (14). С. 22-33.
24. Хуан Х. Современное состояние и тенденции развития автомобилестроения Китая. Автореф.... Канд. Эк. Наук. – М.: Московский государственный технический университет, 2009. – 25 с.
25. Юй Ю. Состояние и прогноз развития автотранспортной отрасли Китайской Народной Республики // *Транспортное дело России*. 2011. № 9. С. 193-194.
26. Ли Мин, Герасимов Б.И., Ши Сяо Цзе. Повышение качества продукции автомобильной промышленности: монография. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2007. – 88 с.
27. Автомобильная промышленность – пример открытости Китая внешнему миру [Электронный ресурс] // Газета «Жэньминь Жибао» online (на русском языке). – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31518/6397613.html>.
28. Статистический анализ промышленности КНР [Электронный ресурс] // Сайт Министерства промышленности и информационных технологий КНР. – Режим доступа: <https://web.archive.org/web/20180906112756/http://www.miit.gov.cn/newweb/>.
29. Сазонов С.Л., Чэнь С. Как автомобили из Китая завоевывают мир // В сборнике: 13-я пятилетка (2016-2020 гг.)

- важнейший этап построения в Китае общества малого благоденствия "сяокан" Отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. 2018. С. 207-217.
30. Морозов С.А., Коробов Д.Г. Автомобильная промышленность КНР. От истоков к перспективам // Журнал автомобильных инженеров. 2012. № 2 (73). С. 12-20.
31. China Investment Monitor: Capturing Chinese Foreign Investment Data in Real Time [Electronic resource] // Rhodium Group Site. – URL: <https://rhg.com/impact/china-investment-monitor/>

### References (transliterated)

1. Krasova E.V. Characteristics of global automotive industry as a sector with high levels of production internationalization. Amazonia Investiga. 2018. Vol.7, № 16. Pp. 84-93.
2. Kurilov K.Yu. Otsenka itogov razvitiya mirovoi avtopromyshlennosti na osnove gruppirovki stran proizvoditelei avtomobilei // Karel'skii nauchnyi zhurnal. 2018. T. 7. № 1 (22). S. 133-136.
3. Den Ch. Rol' avtomobil'noi promyshlennosti v protsesse eksponentnogo razvitiya ekonomiki KNR // Gruzovik. 2016. № 3. S. 34-38.
4. Podkhaluzina V.A. Analiz sostoyaniya avtoproma v razvivayushchikhsya stranakh // Ekonomika i sotsium. 2014. № 1-2 (10). S. 551-557.
5. Belov V.B. Novaya paradigma promyshlennogo razvitiya Germanii – strategiya «Industriya 4.0» // Sovremennaya Evropa. 2016. № 5 (71). S. 11-22.
6. Starkova N.O., Kandalov N.V. Teoreticheskie aspekty i osnovnye tendentsii sovremennogo avtomobil'nogo rynka // Sibirskii ekonomicheskii vestnik. 2016. № 3. S. 77-89.
7. Kurilova A.A., Iskoskov M.O., Rudenko A.A., Kurilov K.Yu. Analiz razvitiya mirovoi avtopromyshlennosti // Vestnik Povolzhskogo gosudarstvennogo universiteta servisa. Seriya: Ekonomika. 2015. № 3 (41). S. 87-92.
8. Frolova M.V., Ivashchenko A.V., Sitnikov P.V., Putkin V.V. Upravlenie znaniyami v elektronnom universitete avtomobil'nogo klastera // Intellekt. Innovatsii. Investitsii. 2015. № 4. S. 126-130.
9. Taraniuk L.M., Taraniuk K.V., Shimko V.Yu., Marchenko T.V. Organizational and economic aspects of benchmarking innovative products at the automobile industry enterprises // Marketing i menedzhment innovatsii. 2016. № 2. S. 108-116.
10. Yijie Liu, Yi Liu, Jining Chen. The impact of the Chinese automotive industry: scenarios based on the national environmental goals. Journal of Cleaner Production, Volume 96, 1 June 2015. Pp. 102-109.
11. Yang D.X., Qiu L.S., Yan J.J., Chen Z.Y., Jiang M. The government regulation and market behavior of the new energy automotive industry. Journal of Cleaner Production, Volume 210, 10 February 2019. Pp. 1281-1288.
12. Bartnik R., Wilhelm M., Fujimoto T. Introduction to innovation in the East Asian automotive industry: Exploring the interplay between product architectures, firm strategies, and national innovation systems. Technovation, Volumes 70-71, February-March 2018. Pp. 1-6.
13. Wang J., Lee H.H., Kim K.T., Park D.H. Firm and Product Heterogeneity in China's Automotive Exports. The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 31, Issue 4, December 2015. Pp. 449-457.
14. China Statistic Yearbook [Electronic resource] // National Bureau of Statistics of China Site. – URL: <http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexeh.htm>.
15. Analitika avtomobil'noi promyshlennosti [Elektronnyi resurs] // Sait informatsionno-analiticheskogo agentstva Avtostat. – Rezhim dostupa: <https://www.autostat.ru/analytics/>.
16. Statistika-2017: Kitai obnovil rekord prodazh avtomobilei [Elektronnyi resurs] // Sait informatsionno-analiticheskogo agentstva Avtoirevyu. – Rezhim dostupa: <https://autoreview.ru/news/statistika-2017-kitay-obnovil-rekord-prodazh-avtomobiley>.
17. Yan Ya. Stanovlenie avtomobil'noi promyshlennosti Kitaya // Transportnoe delo Rossii. 2014. № 2. S. 69-71.
18. Aleksandrov I.A. Dinamika i struktura razvitiya avtomobil'noi promyshlennosti KNR na sovremennom etape // Vestnik universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniya). 2014. № 6. S. 9-12.
19. Prosekov S.A. Problema zashchity prav intellektual'noi sobstvennosti v sovremennom Kitae // Ekonomika. Biznes. Banki. 2017. № S8. S. 77-84.
20. Volgina N.A., Vozmilova S.S. Osobennosti global'nykh tsepochek stoimosti v avtomobil'noi promyshlennosti // Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Ekonomika. 2015. № 2. S. 36-48.
21. Mukhametshina A.M., Shvabskaya A.L., Antamoshkina E.A. Evolyutsiya avtomobil'noi promyshlennosti v Kitae // Aktual'nye problemy aviatsii i kosmonavтики. 2015. T. 2. № 11. S. 386-387.
22. Zhilina L., Krasova E. Tendentsii i problemy razvitiya rossiisko-kitaiskoi prigranichnoi torgovli // Problemy teorii i praktiki upravleniya. 2017. № 3. S. 53-63.
23. Penfei L., Krasova E.V. Sovremennye tendentsii razvitiya kitaiskoi sistemy obrazovaniya // Territoriya novykh vozmozhnostei. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa. 2012. № 1 (14). S. 22-33.
24. Khuan Kh. Sovremennoe sostoyanie i tendentsii razvitiya avtomobilestroeniya Kitaya. Avtoiref... Kand. Ek. Nauk. – M.: Moskovskii gosudarstvennyi tekhnicheskii universitet, 2009. – 25 s.
25. Yui Yu. Sostoyanie i prognoz razvitiya avtotransportnoi otrasli Kitaiskoi Narodnoi Respubliki // Transportnoe delo Rossii. 2011. № 9. S. 193-194.
26. Li Min, Gerasimov B.I., Shi Syao Tsze. Povyshenie kachestva produktsii avtomobil'noi promyshlennosti: monografiya. – Tambov: Izd-vo Tamb. gos. tekhn. un-ta, 2007. – 88 s.
27. Avtomobil'naya promyshlennost' – primer otkrytosti Kitaya vneshnemu miru [Elektronnyi resurs] // Gazeta «Zhen'min' Zhibao» online (na russkom yazyke). – Rezhim dostupa: <http://russian.people.com.cn/31518/6397613.html>.
28. Statisticheskii analiz promyshlennosti KNR [Elektronnyi resurs] // Sait Ministerstva promyshlennosti i informatsionnykh tekhnologii KNR. – Rezhim dostupa: <https://web.archive.org/web/20180906112756/http://www.miit.gov.cn/newweb/>.
29. Sazonov S.L., Chen' S. Kak avtomobili iz Kitaya zavoevyvayut mir // V sbornike: 13-ya pyatiletka (2016-2020 gg.) – vazhneishii etap postroyeniya v Kitae obshchestva malogo blagodenstviya "syaokan" Отв. ред. А.В. Островский; сост. П.Б. Каменнов. 2018. С. 207-217.
30. Morozov S.A., Korobov D.G. Avtomobil'naya promyshlennost' KNR. Ot istokov k perspektivam // Zhurnal avtomobil'nykh inzhenerov. 2012. № 2 (73). S. 12-20.
31. China Investment Monitor: Capturing Chinese Foreign Investment Data in Real Time [Electronic resource] // Rhodium Group Site. – URL: <https://rhg.com/impact/china-investment-monitor/>

**Ссылка на эту статью**

Просто выделите и скопируйте ссылку на эту статью в буфер обмена. Вы можете также [попробовать найти похожие статьи](#)

Красова Е.В., Жилина Л.Н., Хамдамов Ш.Ж. Современные тенденции развития автомобильной промышленности Китая на фоне общемировой интернационализации отрасли // Тренды и управление. – 0. - № 0. - С.0-0. DOI: 10.7256/2454-0730.0.0.28073. URL: [http://e-notabene.ru/ptu/article\\_28073.html](http://e-notabene.ru/ptu/article_28073.html)



Поделиться

Tweet

Другие сайты издательства:

[Официальный сайт издательства NotaBene / Aurora Group s.r.o.](#)  
[Сайт исторического журнала "History Illustrated"](#)

Перепечатка материалов допускается только в некоммерческих целях со ссылкой на оригинал публикации. Охраняется законами Российской Федерации. Любые нарушения закона преследуются в судебном порядке. © ООО "НБ-Медиа"

