

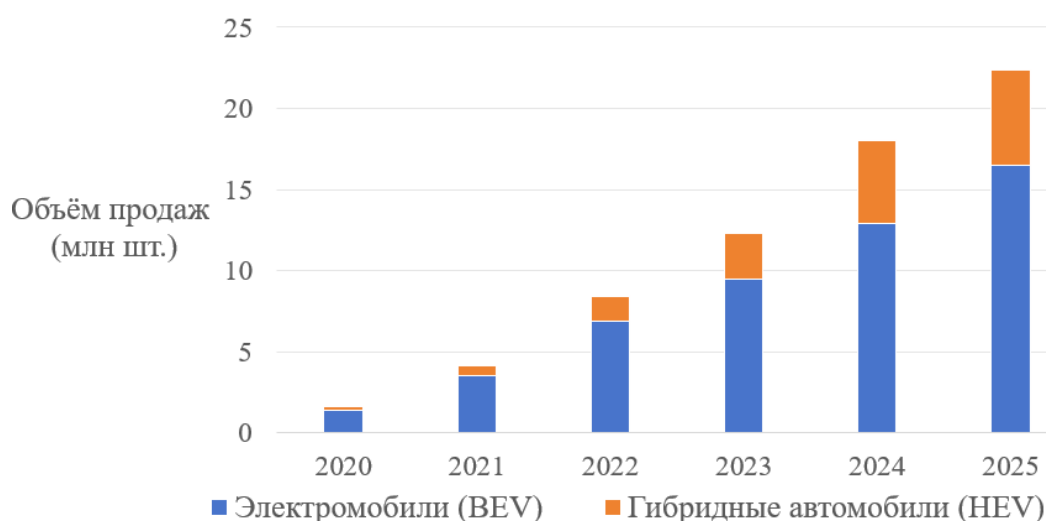
РАЗВИТИЕ КИТАЙСКОГО ЭЛЕКТРОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

СУНЬ ФЭНШО

*(Полоцкий государственный университет имени Евфросинии Полоцкой;
г. Новополоцк, Республика Беларусь)*

В 2025 году доля новых автомобилей на электрической тяге в общем объеме розничных продаж в Китае превысила отметку в 53,6%. Это событие знаменует собой официальное начало новой эры на китайском автомобильном рынке, что характеризуется доминированием транспортных средств на альтернативных источниках энергии.

Представлены гибридными автомобилями и электромобилями.



**Рисунок 1. – Объем продаж электромобилей и гибридных автомобилей
в КНР в 2020–2025 гг.**

Ниже приведены причины быстрого роста продаж электромобилей в КНР.

1. Государственная политика, определяющая новые энергетические автомобили как стратегически важную отрасль и предоставляющая финансовые субсидии, налоговые льготы и другие меры поддержки, последовательно стимулирует развитие сектора электромобилей.

2. Китай создал полную производственную цепочку от добычи полезных ископаемых до готовых автомобилей, что обеспечивает значительное преимущество по издержкам. Одновременное расширение производства традиционными автопроизводителями и новыми брендами способствует устойчивому снижению цен на электромобили.

3. Китай занимает первое место в мире по количеству зарядных станций: их число превысило 21 миллион, охватывая 98% территории страны. Благодаря широкому распространению технологий быстрой зарядки процесс зарядки по скорости и удобству постепенно приближается к заправке топливом.

4. Благодаря технологическому прогрессу электромобили значительно опережают традиционные автомобили по уровню интеллектуализации: мультимедийные системы, голосовое управление, вспомогательное вождение и большие сенсорные экраны обеспечивают качественно иной опыт, что особенно привлекает молодых потребителей.

5. Расширение электрификации в сферах такси и каршеринга сыграло ключевую роль в повышении общественного доверия к электромобилям. Основной движущей силой спроса становится молодое поколение потребителей, привлекаемое инновационными технологиями, современным оснащением и эстетикой электромобилей. В условиях непрерывного роста цен на топливо, экономическая выгода от использования электроэнергии становится всё более неоспоримой.

Рассмотрим важнейшие аспекты китайской автомобильной промышленности по производству электромобилей (ЭМ) в глобальной структуре производственной цепочки.

Во-первых, Китай доминирует в ключевых этапах глобальной цепочки создания стоимости электромобилей при переработке материалов и производстве аккумуляторов, контролируя подавляющую долю мировых мощностей. Обладая самой полной и эффективной цепочкой поставок, Китай выступает системным поставщиком для всего мира.

Во-вторых, Китай обладает значительными преимуществами на этапе сырья, контролируя 60% мировых мощностей по переработке лития за счет зарубежных инвестиций и технологических инноваций. Благодаря участию в капитале проектов в Африке и Индонезии китайские компании также контролируют 85% мировых поставок катодных материалов и 90% – анодных материалов.

В-третьих, Китай создал крупнейшие в мире мощности по переработке лития (более 60% мирового объема), обладая значительным преимуществом в затратах: стоимость тяговых аккумуляторов в Китае более чем на 30% ниже, чем в Европе и США. Благодаря эффекту масштаба, оптимизации процессов и замкнутой цепочке от добычи до утилизации, Китай укрепил свое лидерство в производстве и переработке.

Впечатляют масштабы производственных мощностей и распределение китайской автомобильной промышленности по производству ЭМ.

1. Китай занимает абсолютно доминирующее положение в мировом производстве электромобилей: в 2025 году на его долю пришлось более 70% мирового объема выпуска, а также 85% мировых мощностей по производству аккумуляторов. При этом уровень локализации компонентов для новых энергетических

автомобилей превышает 90%, что позволяет Китаю выступать системным поставщиком для остального мира.

2. Производственные базы электромобилей в Китае характеризуются высокой степенью кластеризации: сформировались крупные промышленные кластеры в дельте реки Янцзы, дельте Жемчужной реки, регионах Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй и Чэнду-Чунцин, где сосредоточены полные цепочки от ключевых компонентов до готовых автомобилей. Благодаря высокому рыночному спросу коэффициент использования мощностей ведущих производителей остается на высоком уровне, что обеспечивает эффективность и масштабность производства.

3. Китайские ведущие производители электромобилей создали глобальную производственную сеть. Geely располагает пятнадцатью крупными производственными базами по всему миру с общей мощностью более 4,5 миллионов автомобилей. Компания CATL (китайский производитель батарей, задающий теперь тон в индустрии электромобилей), помимо нескольких заводов в Китае, построила предприятие в Германии, которое покрывает 40% потребностей Европы в аккумуляторах.

В то же время в китайской автомобильной промышленности по производству электромобилей существуют проблемы и слабые места. Они приведены ниже.

1. Высокая зависимость от импорта высококачественных автомобильных чипов (MCU, т.е. блок управления двигателем, SoC, т.е. состояние заряда, силовая электроника), где доля локализации не превышает 5–8%. Несмотря на недавние прорывы (процессор 5-нм чип NIO, интеллектуальный чип Turing от компании Xpeng Motors и др.), в целом импортозависимость в этой критической области остается острой.

2. Китайские электромобили обладают технологическим и ценовым превосходством, но им не хватает глобального влияния. Их бренды пока не так ценятся и не так узнаваемы, как у ведущих мировых конкурентов, особенно среди покупателей дорогих автомобилей. Несмотря на доминирование на рынке новых энергетических автомобилей (более 68% мирового рынка), китайские производители ограничены в премиальном сегменте и международном признании.

3. Несмотря на выстроенную комплексную производственную систему, Китай не застрахован от угроз на критически важных этапах. В условиях форс-мажора могут возникнуть проблемы с обеспечением сырьем, а зависимость от внешних поставок в сферах микроэлектроники, программного обеспечения и технологического оборудования делает страну уязвимой к потенциальным ограничениям.